В. БОРГЕЗЕ

Десятая флотилия

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В книге дается описание боевых действий на море, в которых применялись человекоуправляемые торпеды, взрывающиеся катера и подрывные заряды, прикрепляемые к корпусу вражеского корабля специально обученными пловцами — диверсантами.

Автор на основе личного опыта рассказывает о применении итальянцами указанных средств во Второй мировой войне.

Русское издание книги рассчитано на широкий круг читателей.

- Десятая флотилия МАС
  - От издательства
  - Глава I
  - Глава II
  - Глава III
  - Глава IV
  - Глава V
  - Глава VI
  - Глава VII
  - Глава VIII
  - Глава IX
  - Глава X
  - Глава XI
  - Глава XII
  - Глава XIII
  - Глава XIV
  - Глава XV
  - Глава XVI
  - Глава XVII
  - Приложение
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11

- ○ 12
- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46

Десятая флотилия МАС
Валерио Боргезе

От издательства

Предлагаемая вниманию читателей книга «Десятая флотилия МАС» вышла в Италии в 1950 году.

Автором ее является офицер итальянское военно-морского флота В. Боргезе. Он рассказывает о боевых действиях флотилии, в которых применялись специальные штурмовые средства.

В самом начале книги автор пишет о том, что накануне второй мировой войны Англия с ее мощными вооруженными силами и развитой промышленностью представляла для Италии серьезную угрозу. Требовалось найти пути и средства борьбы с более сильным противником. Поиски привели к созданию штурмовых средств — нового оружия, способного поражать корабли мощного английского флота в его сильно укрепленных и тщательно охраняемых базах.

К числу надводных штурмовых средств относились катера, взрывающиеся при столкновении с объектом атаки. Имелись также катера, вооруженные одной-двумя обычными торпедами. Подводными штурмовыми средствами являлись сверхмалые подводные лодки и человекоуправляемые торпеды, получившие название «Майяле». Кроме указанных средств, использовались также подрывные заряды (мины), которые прикреплялись к днищам кораблей противника специально обученными подводными пловцами.

В период второй мировой войны итальянцы проводили атаки на английские корабли в Гибралтаре, бухте Суда (о. Крит), Александрии и Мальте. При помощи штурмовых средств ими было потоплено или повреждено более 30 кораблей и судов общим водоизмещением около 265 тыс. тонн.

Автор книги последовательно рассказывает о боевых действиях флотилии, о ее успехах и неудачах. Сам он как командир подводной лодки, транспортировавшей человекоуправляемые торпеды, являлся непосредственным участником походов к английским базам. В Гибралтаре лодка скрытно проникала в бухту Альхесирас, после чего экипажи управляемых торпед взрывали английские корабли или причиняли им серьезные повреждения.

Особенно удачным для итальянцев был поход к Александрии и удар (19 декабря 1941 года) по находившимся там английским кораблям. Выпущенным с подводной лодки «Ширé» экипажам управляемых торпед удалось подорвать линейные корабли «Куин Элизабет» и «Вэлиент». а также один танкер.

На секретном заседании английской палаты общин 23 апреля

1942 года У. Черчилль вынужден был признать, что после нападения на Александрию в восточной части Средиземного моря сложилась для английского флота весьма неблагоприятная обстановка.

Говоря о неудачах, Боргезе особо выделяет одну из них: она постигла итальянцев при их попытке совершить нападение на английские корабли в базе Ла-Валетта на о. Мальта. Если бы рухнувшая вниз при взрыве ферма металлического моста не преградила путь взрывающимся катерам, то их атака, по его мнению, могла бы принести крупный успех.

Автор сильно преувеличивает значение описываемых им штурмовых средств. Он пишет, что массовое применение их в самом начале войны могло уравновесить силы на Средиземноморском театре. Сильно приукрашиваются автором и действия личного состава флотилии. Надо иметь в виду, что успеху итальянцев во многом способствовала благоприятная для них обстановка. Экипажи управляемых торпед в ряде случаев прибывали в Гибралтар через испанскую территорию, а после выполнения задания их встречали на испанском берегу итальянские агенты и помогали благополучно вернуться в Италию.

Описываемые Боргезе штурмовые средства применяли не только итальянцы. Немцы также пытались применять во время второй мировой войны управляемые торпеды, но вскоре отказались от этого, ввиду незначительной их эф-фективности. Об этом сказано в выпущенной в Германии в 1953 году книге «Kampf und Untergang der Kriegsmarine» (автор К. Беккер). В 1954 году в США вышла книга «The Midget Raiders» (авторы С. Уоррен и Дж. Бенсон). В ней говорится о том, как в 1942 году атаки итальянских человекоуправляемых торпед навели англичан на мысль применить это средство против стоявших на обороняемых рейдах германских кораблей. Попытка англичан атаковать в 1942 году германский линейный корабль «Тирпиц» в Тронхеймском фьорде была неудачной. Зато в январе 1943 года они успешно применили человекоуправляемые торпеды против итальянских кораблей в Палермо. Итальянцы потеряли тогда 1 крейсер и 2 торговых судна.

По условиям мирного договора 1947 года, штурмовые средства итальянского флота подлежали уничтожению, а личный состав — демобилизации.

Однако при прямой поддержке агрессивных стран и прежде всего США Италия под разными предлогами сохранила часть штурмовых средств и специалистов. После включения Италии в агрессивный Североатлантический блок командование

итальянского флота открыто приступило к подготовке новых кадров, строительству новых и модернизации старых типов подводных и надводных штурмовых средств. Определенные итальянские круги, вставшие на путь военных приготовлений, не желают, видимо, считаться с обязательствами, которые Италия должна была выполнять согласно условиям мирного договора. Поэтому выход названной книги был не случайным явлением. Боргезе, по-видимому, поставил перед собой определенную задачу — представить в красочной форме боевые действия флотилии в минувшей войне и воодушевить подготавливаемых в настоящее время водителей штурмовых средств на новые «подвиги» в будущей войне.

Издательство выпускает книгу «Десятая флотилия МАС» с информационной целью.

Многое в ней (при критическом отношении к содержанию книги в целом) представляет интерес для советских читателей и прежде всего для офицеров военно-морского флота.

Глава I
Как зарождалось новое оружие

Причины возникновения. Санкции и враждебность англичан во время войны в Абиссинии. Предшественники: «Грилло» — Пеллегрини и «Миньята» — Паолуччи и Россетти, Тоски и Тезеи. Появление управляемой торпеды. Первые опыты. Школа в Серкио. Первые водители торпед. Появление взрывающегося катера. Герцог д'Аоста. Два потерянных года. Возобновление работ в 1938 году. Командир Алоизи. Усовершенствования 1940 года. Первое учение, проведенное при участии подводной лодки «Аметиста». Что можно было бы сделать и что не было сделано.

2 октября 1935 года. Италия прокладывает путь к Восточной Африке. Флот находится в боевой готовности, так как события могут развернуться в любой момент. Возможно, мы к этому не готовы, но нас не тревожит перспектива столкновения с английским флотом, самым сильным флотом в мире, поскольку каждый офицер, каждый матрос находится на своем посту и готов выполнить свой долг.

Чтобы изложить историю штурмовых средств и причины их возникновения, я должен обратиться не столько к событиям, связанным с первой мировой войной, сколько к событиям, предшествовавшим вновь надвигающейся войне, потому что именно последние вызвали необходимость применения нового оружия.

Что могла бы Италия противопоставить англичанам при их попытке сломить ее силой своего мощного флота? В предстоящей воздушно-морской войне мы будем значительно слабее противника. Наши слабости были заранее известны: огромное неравенство в силах как на море, так и в воздухе; меньшие производственные мощности промышленности и возможности снабжения. Мы окажемся запертыми на нашем маленьком и

неудобном полуострове, и английская блокада вскоре заставит нас голодать. Как избежать этого? И вот появилась мысль: нужно создать какое-то оружие разрушения, внезапное применение которого в удачно выбранный момент вызвало бы «значительное ослабление морских сил противника в начальный период войны благодаря новизне средства и решительности атакующих»[1]

Такое новое, необычное оружие, которое можно быстро изготовить и немедленно пустить в ход, — оружие, дающее возможность нанести сильные удары противнику в самом начале военных действий, — обеспечило бы нам равенство сил или по крайней мере поставило бы нас в менее невыгодные условия. Эффективность этого оружия будет зависеть от неожиданности его применения, т. е. от сохранения в секрете самого факта его существования, однако применение оружия должно быть массовым. Им нужно бить одновременно по многим объектам, так как с раскрытием секрета возможности его использования будут ограничены, а само применение станет значительно более трудным и рискованным.

Тезео Тезеи и Элиос Тоски — два инженер-лейтенанта военно-морского флота с флотилии подводных лодок, находящейся в Специи, — уже давно, в течение нескольких лет, занимались этой проблемой. Они с особым интересом изучали материалы, касающиеся работ в области создания и применения нового оружия в годы первой мировой войны. Так, например, было известно, что капитан 3-го ранга Пеллегрини на торпедном катере «Грилло», оборудованном гусеницами для преодоления боковых заграждений, пытался проникнуть в порт Пола, но в критический момент, когда катер проходил через заграждение, Пеллегрини был схвачен и не смог приблизиться к цели. В 1918 году молодой лейтенант медицинской службы Рафаэле Паолуччи (получивший впоследствии большую известность как хирург) вместе с инженер-капитаном 3-го ранга Рафаэле Россетти положил начало действиям по одиночному проникновению в порт противника. Вот что рассказывает Паолуччи о том, как зародилась его идея:

«В феврале 1918 года я намеревался проникнуть в порт Пола и подорвать один из стоявших там кораблей. Я хотел подойти на моторном катере как можно ближе к входу в порт, перекрываемому боковыми заграждениями, и затем вплавь, буксируя мину, приблизиться к ближайшему, стоявшему непосредственно за заграждениями кораблю типа «Радецкий». Моя мина должна была иметь сигарообразную форму, длину 160 см, диаметр около 60 см. Взрывчатое вещество — 100 кг прессованного тротила — должно было находиться в средней

части мины, а между ним и носовой оживальной частью — часовой механизм для взрыва детонатора, а следовательно, и для взрыва мины. Подведенной к борту корабля мине нужно было придать вертикальное положение, для чего следовало открыть ее кормовую воздушную камеру. Затем при помощи линя длиною немногим больше четырех метров подвесить мину под корпусом корабля. После этого оставалось завести часовой механизм с расчетом, чтобы взрыв произошел примерно через час, и повторить уже пройденный путь, на этот раз налегке, без мины; снова перелезть через сетевые и боновые заграждения и здесь ждать результата взрыва. Проплыв несколько дальше, можно было просигналить электрическим фонариком ожидавшему меня итальянскому катеру»[2].

От этого примитивного проекта отказались после того, какого автор упорно тренировался по ночам уже в течение месяца. Паолуччи плавал на дистанции до 10 км, буксируя при этом бочку, которая изображала мину. Капитан 1-го ранга Костанцо Чиано приказал Паолуччи объединить свои усилия с Россетти, который с самого начала войны работал над созданием аппарата для проникновения в базу Пола с целью потопления находившихся там вражеских кораблей.

Этот аппарат представлял собой торпеду, двигавшуюся посредством сжатого воздуха и имевшую наружное управление. «К головной части торпеды прочно прикреплялись два заряда, каждый из которых содержал 170 кг тротила. Взрыв осуществлялся при помощи часового механизма. Для автоматического прикрепления зарядов к металлическому корпусу корабля имелось специальное магнитное устройство. Магниты длиной около 20 см и толщиной 6–7 см помещались в специальной выемке внутри каждого заряда. Коснувшись подводной части корпуса корабля, заряды как бы присасывались к нему. Отсоединение зарядов от торпеды производилось чрезвычайно просто. Мощность двигателя торпеды равнялась 40 л, с., что позволяло развивать скорость 3–4 мили в час при дальности плавания с полным запасом сжатого воздуха максимум 8 — 10 миль»[3].

Проведенная Паолуччи и Россетти 31 октября 1918 года операция вошла в золотую книгу морских подвигов. После нескольких месяцев тренировки и окончательной отработки нового оружия они отбыли из Венеции на миноносце «65 PN» вместе с руководившим операцией Костанцо Чиано. Вечером у входа в базу Пола их спустили на воду. Преодолев сильное течение и разного рода заграждения, Паолуччи и Россетти сумели минировать линейный корабль «Виpибус Унитис»

водоизмещением 22 тыс. т. В результате на рассвете 1 ноября произошел взрыв — корабль переломился и затонул.

Этот случай был вдохновляющим примером для Тезеи и Тоски. Товарищи по совместной учебе, следуя общим идеалам, оба они любили свою профессию и отдавали работе все силы. И тот и другой были проникнуты духом здоровых принципов, считали своим долгом и самой высокой честью служить родине.

Тоски — высокий, сильный, хорошо сложенный человек, с открытым, честным лицом, на котором блестят живые и острые глаза. Тезеи — ниже ростом, такой же сильный, но более нервный, с резко очерченным профилем, смягченным глубокими темными глазами, в которых читается зрелость мысли и твердость характера.

Тезеи и Тоски занялись решением технической стороны проблемы. Беря за основу аппарат Россетти, они намеревались создать более совершенное оружие, которое давало бы возможность двоим — водителю и его помощнику — плавать, двигаться к цели, нападать на нее, находясь под водой, и самим оставаться в живых.

Закрывшись в своей небольшой комнате на базе подводных лодок в Специи, они ночами напролет обсуждали и обдумывали тактические и технические детали. Наконец мысль облеклась в определенную форму:

«Новое боевое средство, по размерам и по внешнему виду похожее на торпеду, в действительности представляет собой миниатюрную подводную лодку с электрическим двигателем и с рулевым устройством, напоминающим управление на самолетах. Особенно важным новшеством является то, что экипаж этой лодки не находится запертым внутри ее, а размещается снаружи. Два человека — подлинные пилоты морских глубин — верхом на маленьком подводном «самолете», едва защищенные от ударов встречной волны овальным щитом из органического стекла, оставаясь совершенно невидимыми среди густого мрака ночи и ориентируясь по светящимся навигационным приборам, могут двигаться и нападать. Экипаж, не связанный в своих действиях стальной коробкой, подвижный, проворный, может опуститься на морское дно и передвигаться по нему в любом направлении, разрезать сети и удалять другие препятствия при помощи находящихся в его распоряжении пневматических инструментов, то есть преодолевать любое заграждение. Снабженные дыхательными приборами с большим запасом кислорода, члены экипажа могут без какой-либо связи с поверхностью плавать на торпеде под водой на глубинах до 30 м, неся с собой к порту противника тяжелый заряд большой взрывной силы. Совершенно

невидимые, вне пределов чувствительности любого ультразвукового прибора, они могут маневрировать внутри гавани, пока не приблизятся к подводной части какого-нибудь большого судна и не прикрепят к нему заряд. От взрыва заряда судно затонет»[4].

Законченные расчеты и чертежи проекта были представлены на утверждение, при этом испрашивалось разрешение построить одну или две торпеды для практических опытов. Ответ начальника морского генерального штаба адмирала Каваньяри был незамедлительный и благоприятный. Решено было в кратчайшие сроки построить два опытных образца, для чего выделили тридцать рабочих завода подводного вооружения в Сан-Бартоломео (Специя). Поскольку изобретатели не были освобождены от своих основных обязанностей инженер-механиков лодок, они могли заниматься специальным заданием только в свободные от корабельной службы часы.

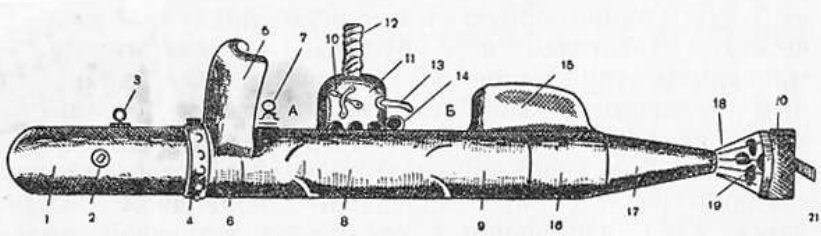

Рис. 1. Управляемая торпеда.

А — место водителя торпеды; *Б* — место водолаза — второго члена экипажа; *1*— зарядное отделение (300 *кг* взрывчатого вещества); *2*— взрыватель с часовым механизмом; *3*— рым; *4*— соединительная муфта; *5*— защитный козырек; *6*— носовая дифферентная цистерна; *7* — управление помпой дифферентных цистерн; *8* — помещение аккумуляторных батарей; *9* — электромотор; *10*— рычаг управления цистерной быстрого погружения; *11* — цистерна быстрого погружения; *12* — воздушный патрубок и клапан цистерны быстрого погружения; *13* — скоба для второго члена экипажа; *14*— баллон сжатого воздуха под давлением 20 *ат* для продувания цистерны быстрого погружения; *15*— ящик для хранения запасного кислородного прибора и инструментов (сетеподъемники, сетерезатели, концы тросов, зажимы и т. д.); *16* — кормовая дифферентная цистерна; *17*— отделение гребного вала; *18*— ограждение гребного винта; *19*— гребной винт; *20*—вертикальный руль (направления); *21*— горизонтальный руль (глубины).

Несмотря на это, после преодоления больших трудностей, используя случайные средства (первый двигатель взяли из деталей разобранного подъемника!), за короткий срок, не свыше двух месяцев, два образца были построены. «Первые испытания прошли удовлетворительно, — писал Тоски. — Проведенные в холодных водах залива в январе, они дали положительные результаты. Находясь под водой, коченея от холода, мы все же испытывали радость от сознания того, что созданная нами торпеда легко несет нас на себе и послушно бороздит море».

После первой демонстрации было проведено официальное испытание в присутствии представителя морского министерства

адмирала Фалангола. Это испытание проводилось в одном из ремонтных доков арсенала в Специи, который в интересах сохранения тайны был оцеплен карабинерами. Несмотря на холод, различные неполадки из-за еще не отработанной окончательно материальной части и ограниченные размеры дока, испытания на маневренность и погружения прошли в соответствии со строгими требованиями. Результаты рассеяли существовавшие до того сомнения и недоверие. В самом деле, эти два настойчивых и смелых человека действительно создали новое боевое средство. В этом нельзя было сомневаться, наблюдая, как их головы то появляются, то бесследно исчезают в мутной воде в зависимости от движения аппарата, невидимого, но, несомненно, послушного и подчиняющегося воле управляющих им людей.

Адмирал Фалангола должным образом оценил преимущества нового оружия и дал разрешение на изготовление некоторого количества торпед, которые вскоре были заказаны. В первые месяцы 1936 года несколько офицеров-добровольцев, обладавших незаурядными физическими и моральными качествами, начали обучаться нелегкому искусству управления торпедой. Хочу напомнить их имена. Кроме Тоски и Тезеи, новое оружие осваивали старший лейтенант Франдзини, лейтенант Стефанини и гардемарин Чентурионе.

Это было зародышем того, что затем стало 10-й флотилией MAC, предназначенной заниматься вопросами исследования, строительства, обучения и боевого применения штурмовых средств итальянского военно-морского флота.

Но не все проходило гладко и спокойно. Новое изобретение неизбежно встретило противодействие, недоверие и скептицизм. С одной стороны, были фанатики, сторонники прогресса, которые считали, что флоты уже пройденный этап, что они не могут существовать при наличии нового оружия. С другой стороны, были консерваторы, полагавшие, что в будущем, как и в прошлом, только корабельная артиллерия сможет решать проблему превосходства на море. Что могут, — спрашивали они, — сделать два человека, погруженные в холодную воду и мрак ночи, при наличии непреодолимых средств обороны морской базы, в которой стоят на якоре корабли флота? Следует ли тратить время и деньги и отвлекать офицеров (а в них ощущался большой недостаток из-за несоответствия штатов растущим потребностям флота) для обучения новому делу, которое вряд ли даст хорошие результаты? Можно ли удовлетворить желание двух молодых офицеров военно-морской инженерной службы стать первыми водителями созданных ими торпед в операциях будущей войны? Согласно уставу, это категорически запрещалось. Управляемая

торпеда являлась боевой единицей итальянского королевского военно-морского флота, а право быть командиром любого корабля является привилегией офицеров строевой службы. Офицеры инженерной службы могли проектировать торпеду, но не могли выполнять командных функций.

Итак, первый маленький отряд водителей управляемых торпед формировался под командованием капитана 2-го ранга Каталано Гонцага из флотилии подводных лодок, дислоцирующейся в Специи, а изобретатели Тоски и Тезеи на своих подводных лодках часто находились в плавании, вдали от места дислокации флотилии. Они могли заниматься совершенствованием своего изобретения и обучением офицеров только в те немногие часы, которые оставались свободными от их основной службы.

В устье реки Серкио, в имении герцогов Сальвиати, вдали от всех дорог, от всякого любопытного взгляда, среди столетних сосен, спускавшихся почти к самому берегу моря, сначала в палатках, а потом в крестьянских домах размещалась учебная база управляемых торпед. Здесь, на лоне величественной и красивой природы, проводилась молчаливая, скрытная, кипучая и упорная деятельность горсточки моряков, которым в один прекрасный день предстояло действовать против кораблей британского флота и своей отвагой заслужить безграничное восхищение всего мира.

Тем временем генерал авиации герцог Амедео д'Аоста из тех же побуждений, которыми руководствовались Тезеи и Тоски, решил достигнуть таких же результатов, но совершенно иными средствами. По его мнению, сразу же после начала военных действий следовало на летающих лодках доставить к базам противника маленькие, быстроходные катера, несущие заряд взрывчатого вещества. Эти катера после спуска их на воду должны были проникать в порт и производить атаку кораблей противника. Атаку следовало прикрывать ударом авиации, отвлекающей внимание средств обороны. Свою идею герцог д'Аоста сообщил брату Аймоне — адмиралу и страстному любителю водно-моторного спорта. Тот заинтересовался ею и при участии инженеров-специалистов (Джорджис — по корпусам, Гуидо Каттанео — по механической части кораблей) быстро построил два образца катера, отвечающего по размерам и весу особым требованиям, которые имелись в виду при проектировании. Катер имел очень легкий корпус (деревянный набор, обтянутый плотным брезентом) и подвесной мотор. В носовой части помещался заряд взрывчатого вещества, который при ударе катера о корабль противника должен был взорваться и

потопить его. Рулевой, убедившись в точности наведения катера на цель, выбрасывался в море за несколько секунд до столкновения.

Так появился первый штурмовой моторный катер, из которого после многих переделок и усовершенствований получилось прекрасное боевое средство, принесшее нам блестящую победу в бухте Суда.

В связи с окончанием войны в Африке, быстро завершившейся поражением Эфиопии и провозглашением империи, ответственным военным руководителям показалось, что обстановка улучшилась и угроза нараставшего европейского конфликта значительно уменьшилась. В результате небольшое, недавно созданное подразделение, осваивавшее новое специальное оружие, было молча расформировано. Это явилось большой ошибкой, последствия которой мы ощутили в самом начале войны с Англией. Мы не должны были допускать такой ошибки, имея в виду, что укрепление наших позиций в Восточной Африке не только не могло уменьшить недружелюбия Англии по отношению к нам, но еще больше усиливало его.

Получилось так, что с конца 1936 до 1938 года сравнительно небольшое количество нового оружия, требовавшего еще окончательной доработки в целях его совершенствования, было заперто на складах, хорошо укрытых от любопытных взглядов. Немногие добровольцы, уже подготовленные для смелой деятельности, казавшейся одно время неминуемой, были использованы по другому назначению. Технические исследования и соответствующая подготовка планов — прекращены.

В 1938 году командиром 1-й флотилии быстроходных МАС [5] в Специи был назначен энергичный офицер, капитан 2-го ранга Паоло Алоизи, которому министерство поручило заниматься специальными средствами. Получив со складов старую материальную часть, он энергично взялся за совершенствование. Примитивная управляемая торпеда Тоски и Тезеи была значительно улучшена, а катера с брезентовой обшивкой заменены другими с полностью деревянными корпусами. Алоизи активно помогал инженер Каттанео; работа велась на верфи Бальетто в Варацце.

Только в июле 1939 года, ввиду быстрого ухудшения международной обстановки и совершенно очевидного приближения европейского конфликта, морской генеральный штаб отдал следующее распоряжение: «Командованию 1-й флотилии МАС поручается организовать обучение группы личного состава применению специальных средств и провести под наблюдением адмирала Гойрана несколько опытов и

испытаний в целях улучшения и окончательной отработки этих средств».

После этого в первые месяцы 1940 года получившие ранее опыт водители торпед периодически направлялись в Серкио, однако основные должности на кораблях за ними сохранялись. В учебную группу Тоски, в которую входили Тоски, Тезеи, Стефанини, Каталано, Чентурионе, включили также офицеров де Джакомо, ди Доменико, Веско, Вириделли, Бертоцци, де ла Пенне и Алоизи.

Начальник морского генерального штаба адмирал Каваньяри, которому тем временем был показан документальный фильм о новых взрывающихся катерах, учитывая потенциальные возможности нового оружия, приказал построить 12 катеров и в оперативном отделе штаба создать бюро по изучению специальных средств под руководством капитана 1-го ранга де Паче. Таким образом, новая идея начала постепенно принимать конкретную форму.

Алоизи, как бы пробудивший новое оружие от летаргического сна, много сделал для его совершенствования. Формируя первое подразделение и организуя обучение личного состава, он стремился главным образом к тому, чтобы ослабить недоверие и сломить сопротивление многих лиц, усматривавших в факте сформирования отряда если не бесполезную трату сил, то благоприятные возможности для кое-кого уклоняться от строгой службы и жить в свое удовольствие. И хотя в высших военных кругах укреплялась мысль о решительном использовании в самый начальный момент войны этого оружия как фактора, определяющего исход конфликта, из-за двух потерянных лет не были готовы ни материальная часть, ни личный состав. Между тем события неумолимо надвигались, а следовательно, и приближался день испытания нового оружия.

В начале 1940 года я получил возможность лично познакомиться с группой водителей управляемых торпед. В то время я командовал подводной лодкой «Аметиста», которая была выделена для первого учения с применением таких торпед. О транспортировке их самолетами уже не думали. Нехватка морской авиации, отсутствие действенного, тесного сотрудничества между флотом и авиацией заставили отказаться от этого способа. (Один из примеров того, как в результате отсутствия согласованности в действиях снижались возможности наших вооруженных сил.) Самолет был заменен подводной лодкой.

«Аметиста» вышла в море, имея на борту командующего Верхне-Тирренским морским округом адмирала Гойрана,

офицеров де Паче и Алоизи, а также весь личный состав нового отряда. Три торпеды были закреплены на палубе. Южнее острова Тино, в заливе Специи, с подводной лодки, находившейся в позиционном положении, начался выход водителей торпед. Высвободив торпеды, они сели на них верхом, по два человека на каждую, и мы увидели, как три маленьких «суденышка» быстро пропали в темноте ночи. Некоторое время еще виднелись шесть черных точек — головы, едва показывавшиеся над водой, — но скоро исчезли и они. Водители торпед должны были, приблизившись к порту, проникнуть в восточные ворота и атаковать стоявший на рейде корабль «Куарто». Учение продолжалось всю ночь. На рассвете задачу выполнил один из трех экипажей (у других торпед оказались механические неполадки); к подводной части корабля прикрепили сильный заряд (имитация). В условиях настоящей войны корабль наверняка был бы либо уничтожен, либо серьезно поврежден. В этом учении применили систему радиосвязи на ультракоротких волнах. С подводной лодки водителям торпед, снабженным приемниками, указывался путь возвращения по выполнении операции. Связь себя не оправдала, и от нее отказались. Да и сами водители торпед настаивали на этом. Они считали, что возвращение на лодку не следует даже планировать. Водители должны заранее знать, что с момента спуска торпед на воду всякая связь с лодкой прерывается. О спасении не следует даже думать, нужно все силы использовать для того, чтобы любой ценой выполнить задание. Этот принцип особенно отстаивал участвовавший в ночном учении Тезеи, доходя до фанатизма. «Исход операции, — говорил он, — не самое главное. Важно то, что есть люди, готовые умереть и действительно умирают, жертвуя собой. Последующие поколения будут брать с нас пример и черпать силы для того, чтобы побеждать». Этими словами Тезеи как бы предсказывал свою гибель. Своей решимостью он завоевал большой авторитет среди товарищей по отряду, которые считали его не только опытным техником, но также своим вожаком и совестью.

Как первое, так и последующие учения, в которых я принимал участие, произвели на меня глубокое впечатление. Будучи достаточно опытным специалистом по подводному оружию, а также дипломированным водолазом, я хорошо представлял себе возможности нового боевого средства. Применение этого оружия, несомненно, было связано с трудностями, но при помощи его люди с высокими физическими и моральными качествами, действуя на пределе человеческих сил, выносливости и воли, могли выполнять то, что по своей неожиданности ни с чем не

сравнимо. Имея управляемую торпеду и взрывающийся катер, итальянский флот, и только он один, владел средствами, которые могли бы при внезапном и массовом применении их, одновременно в различных портах, принести Италии весьма ощутимую победу в самом начале военных действий. Эта победа уравняла бы потенциальные возможности противостоящих флотов.

Взрывающийся катер был настоящим штурмовым средством, тогда как к управляемой торпеде больше подходило название «коварное средство». Сами названия показывают, сколь противоположными были требования, предъявляемые к добровольцам одного и другого видов оружия. Насколько для одного нужна стремительность, настолько для другого — сдержанность. Один собирает все свои силы, чтобы использовать их в течение нескольких секунд, другой должен расходовать их часами; один в решительный момент смело бросается навстречу противнику, которого он видит, другой движется во мраке морских глубин, руководствуясь показаниями светящихся приборов, и определяет цель, только нащупывая голыми руками днище корабля противника; наконец, один подобен стрелку, попавшему под перекрестный огонь противника и выскакивающему из окопа в атаку с ручной гранатой или со штыком, другой — минер, прокладывающий через препятствия дорогу в неприятельских водах; он окружен ловушками и опасностями, доверился весьма уязвимому механизму и защищен от леденящего холода морской воды только легким комбинезоном из прорезиненной ткани.

Нужны были разные люди, с различными характерами, разные методы подготовки.

Однако их общими отличительными признаками являлись высокие моральные качества, твердость характера, решительность и смелость, презрение к опасности, серьезность намерений, беззаветная преданность родине.

Взрывающиеся катера находились в Специи, при школе, где люди изучали моторы, управление катером, навигацию, способы преодоления препятствий и осуществления атак. Управляемые торпеды имелись в Серкио, где обучали пользоваться кислородно-дыхательным прибором под водой, управлению торпедой, навигации, преодолению препятствий при помощи сетепрорезателя или сетеподъемника и, наконец, подготовке взрыва корабля.

Таков был в начале 1940 года этот маленький отряд офицеров и матросов. Люди обладали прекрасными личными качествами, но у них не хватало средств, не было еще достаточно

ясного представления о реальных возможностях нового оружия, высказывались сомнения в успешности его применения и, наконец, отсутствовал перспективный план. Так закрывался путь к большому успеху Италии, который мог бы изменить, а может быть, и повернуть весь ход войны. Утверждение о том, что своевременный массированный удар в начале военных действий имел бы полный успех, подтвердилось результатами применения в середине войны наших еще несовершенных средств против английского флота в его хорошо укрепленных базах, то есть когда уже существовали действенные меры предосторожности и защиты. И даже после того, как англичане завладели нашим новым оружием и оно для них не составляло больше секрета, их корабли в Александрии и Гибралтаре много раз подвергались нападениям, дававшим положительные результаты.

Не из любви к полемике мы вспоминаем о совершенных ошибках и упущенных возможностях, а только потому, что история должна быть написана объективно для будущих поколений. Они должны учиться на ошибках предшественников и не повторять их.

Глава II
Штурмовые средства

Описание специальных средств. Сверхмалая подводная лодка типа СА. Управляемая торпеда SLC и ее применение. Торпеда Сан-Бартоломео SSB. Взрывающийся катер MTM. Однотипный ему MTR, перевозимый на подводной лодке. Торпедный катер MTS и однотипные ему MTSM и SMA. «Миньятте», «Чимичи» и «Баулетти»[6], применяемые боевыми пловцами.

В ходе войны штурмовые средства итальянского флота подвергались различным изменениям и усовершенствованиям, которые вызывались тем, что противник противопоставлял средствам нападения по мере ознакомления с ними все новые и новые средства защиты.

Основными видами штурмовых средств были:

1. Сверхмалая подводная лодка типа СА водоизмещением около 12 т, построенная фирмой «Капрони» по первоначальной модели, относящейся к периоду войны 1915–1918 годов. Она была вооружена двумя торпедами (диаметр 450 мм) и имела экипаж из двух человек. По идее Анджело Беллони, предусматривалось использование такой лодки для проникновения в подводном положении в порт противника и высадки диверсантов — боевых пловцов с целью минирования кораблей.

Достижения техники в области средств подводного поиска, большие расстояния от наших исходных баз до баз противника (в отличие от обстановки в предыдущей войне), незначительная автономность подводной лодки СА и появление управляемой торпеды — более подвижного, обладающего лучшими тактико-техническими данными для проникновения в порт противника и более экономичного оружия — заставили отказаться от указанной выше идеи применения подводной лодки. Такие лодки готовились использовать для удара по кораблям в порту Нью-Йорк, но этому помешало заключенное перемирие.

Фото 1. «Карманная» подводная лодка СА.

Было также построено несколько подводных лодок типа СВ, более мореходных и обладавших значительно большей автономностью. Они имели водоизмещение 30 т и экипаж четыре человека. Эти лодки успешно действовали на Черном море, но не в качестве штурмовых средств.

2. Тихоходная управляемая торпеда SLC, названная «Майяле» (проект Тезеи — Тоски). «Майяле» — это разновидность торпеды длиной 6,7 м, диаметром 53 см, на которой верхом располагались два человека: впереди — водитель (обычно

офицер), позади его помощник, — как правило, квалифицированный водолаз, их ноги упирались в подножки; установленный перед водителем козырек из стекла служил волноотводом. Максимальная скорость хода торпеды не превышала 2,5 мили в час; радиус действия около 10 миль; глубина погружения до 30 м (предел, который в боевых операциях часто превышали); погружение и всплытие осуществлялись заполнением и продуванием цистерн. Двигатель — электрический, который обеспечивался энергией от аккумуляторной батареи, состоящей из 30 элементов общим напряжением 60 вольт. Он мог давать четыре скорости хода, которые регулировались посредством маховичка, связанного с реостатом. Управление рулями осуществлялось так же, как на самолетах. На приборной доске перед водителем имелись контрольные приборы: глубиномер, магнитный компас, вольтметр, амперметр, манометр, показывающий давление в цистернах, и дифферентометр. Все контрольные приборы — светящиеся, чтобы можно было пользоваться ими ночью в подводном положении.

Рассмотрим теперь «Майяле» с носа до кормы. Головная часть — зарядное отделение, содержащее 300 кг взрывчатого вещества, — соединено с корпусом торпеды посредством муфты и может легко отделяться. Далее в корпусе находится носовая дифферентная цистерна и над ней — сиденье для водителя, защитный козырек и доска с приборами управления и контроля. В средней части торпеды помещаются аккумуляторные батареи и электромотор, а над ними — цистерна быстрого погружения и воздушный патрубок с клапаном. Продувание цистерны производится сжатым воздухом из баллона, расположенного сзади нее. Затем имеется сиденье для второго члена экипажа, который спиной прислоняется к ящику с рабочим инструментом (пневматические сетеподъемник и сетепрорезатель, ножницы, зажимы, именуемые «сержантами», для подвески зарядного отделения под килем корабля противника, достаточной длины трос, намотанный на доску, который на нашем языке называется «подъемник»). Дальше в корпусе торпеды помещается кормовая дифферентная цистерна, отделение гребного вала, гребной винт с оградительной решеткой, горизонтальный и вертикальный рули.

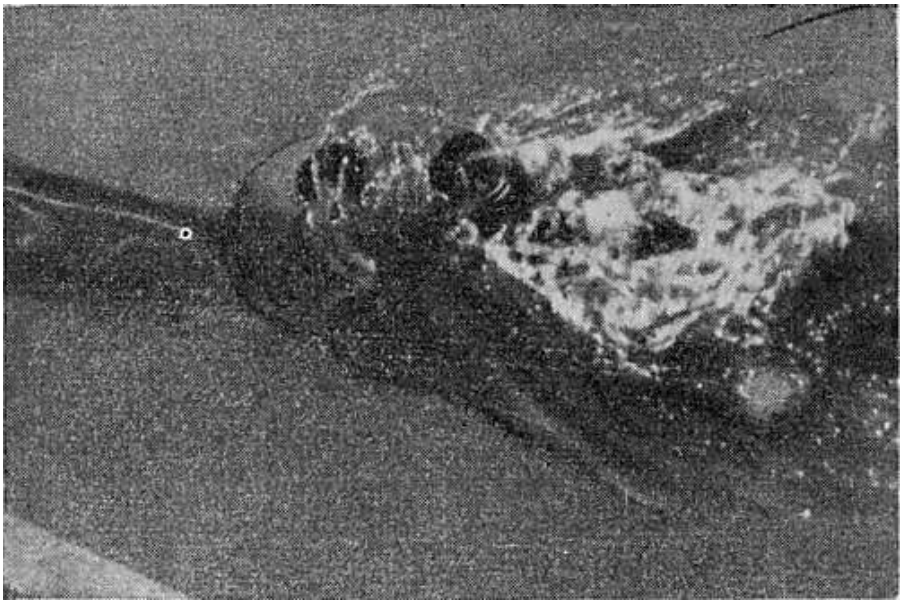

Фото 2. Идут в атаку.

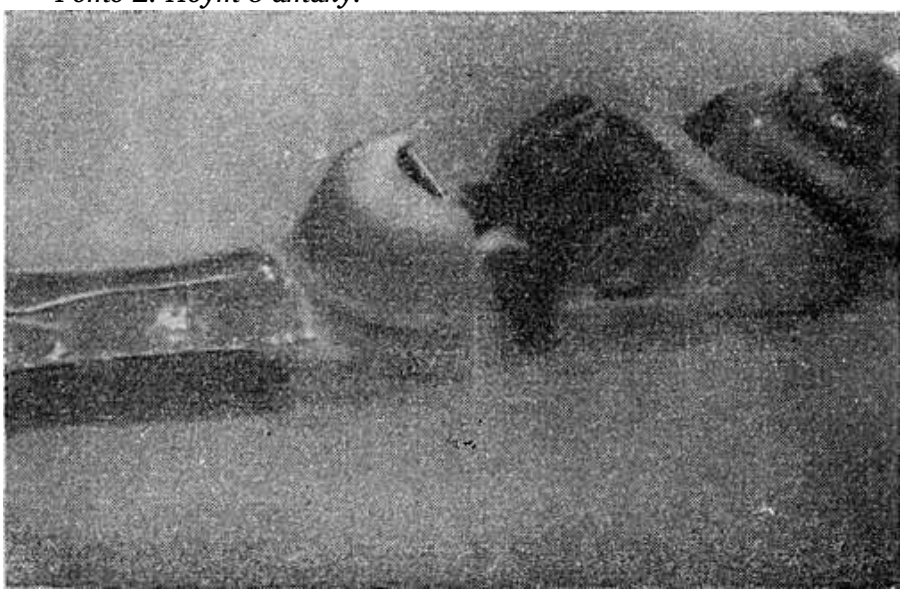

Фото 3. «Майяле» в подводном положении.

Водители торпед надевали специальные водолазные костюмы из прорезиненной ткани, полностью закрывающие тело, за исключением головы и кистей рук. Костюм Беллони (по имени изобретателя Анджело Беллони) представляет собой герметический комбинезон, надеваемый через отверстие в средней его части, закрываемое затем искусно придуманной водонепроницаемой застежкой. Для дыхания под водой каждый член экипажа имеет кислородно-дыхательный прибор, рассчитанный на шестичасовое действие. Кислород поступает из

стального баллона в резиновую сумку, а оттуда через гофрированную трубку — в маску. Выдыхание происходит через ту же трубку в патрон, который поглощает выдыхаемый углекислый газ.

Теперь посмотрим, как применяется эта материальная часть. Представим себе, что мы находимся внутри большой подводной лодки — носителя. Наши торпеды помещены на палубе в специальных герметических цилиндрах. После нескольких дней плавания подходим к району базы, где намереваемся произвести атаку. Подходим возможно ближе, насколько позволяют естественные препятствия и средства обороны базы.

Выйдя из лодки через люк и очутившись на палубе, каждый экипаж извлекает свою торпеду из цилиндра и проверяет ее, чтобы удостовериться в отсутствии повреждений за время перехода. Если все в порядке, то, включив двигатель и следя за светящейся стрелкой компаса, экипажи с максимальной скоростью хода торпеды двинутся заранее намеченным курсом к входу в гавань. Вначале в целях ориентировки водители будут держать головы над водой и дышать наружным воздухом. Это позволяет сохранять силы, что очень важно, так как иногда при длительном пользовании кислородным прибором люди теряют сознание.

По мере приближения к зоне наблюдения часовых противника скорость хода торпед уменьшается. Если возникает опасность быть обнаруженным сторожевым катером или потребуется ускользнуть от луча прожектора, то, используя цистерну быстрого погружения, экипаж скроется под водой, продолжая сближение. И вот торпеда ударяется в сетевое заграждение. Если можно, она пройдет под заграждением, в противном случае будет сделан проход при помощи сетеподъемника или сетепрорезателя. Наконец она в гавани. Движемся к предназначенной цели малым ходом, чуть высовывая над водой голову (глаза на уровне воды). Расположение цели хорошо известно, а следовательно, и курс подхода, силуэт же цели тщательно изучался заранее.

Вот и корабль. Как происходит атака? Хочу рассказать об этом словами одного человека, неоднократно участвовавшего в подобных операциях:

«Вы видите силуэт вашей цели; она как скала возвышается на фоне неба. Об этом вы мечтали месяцами, готовились к этому годами. Настали решающие минуты. Успех означает славу, неудача — потерю исключительной возможности. Держа глаза на уровне воды, приближаетесь к цели на расстояние до 30 м. Может быть, какой-нибудь свет на палубе, яркая вспышка спички,

поднесенной к сигарете, или отрывок песни из помещений команды напомнят вам, что вы собираетесь погубить людей. Ложитесь на курс по компасу, открываете цистерну быстрого погружения и скрываетесь под водой.

Кругом холод, мрак и тишина. Погрузившись на достаточную глубину, закрываете клапан цистерны, даете малый ход и скользите вперед. Неожиданно темнота сгущается: значит, вы уже под кораблем. Останавливаете мотор и открываете клапан продувания цистерны быстрого погружения. Во время всплытия держите одну руку над головой и думаете о том, чего коснетесь — гладкой листовой стали или острых зубьев, которые могут повредить пальцы или, еще хуже, разорвать резиновый комбинезон, и вода проникнет внутрь его.

Вот и киль. Теперь вы отталкиваете торпеду назад, так чтобы ваш помощник мог ухватиться за боковой киль, который имеется на каждом борту любого большого корабля. Чувствуете слабый толчок в спину: это помощник подает знак, что нашел боковой киль и закрепляет зажим. Два толчка в спину — зажим закреплен. Теперь вперед, чтобы добраться до бокового киля другого борта. Помощник протягивает трос от одного бокового киля до другого и прикрепляет к последнему второй зажим. Снова назад, вдоль натянутого под днищем троса, до киля, В то время как вы руками держитесь за трос, а ногами удерживаете торпеду, помощник оставляет свое место и проходит мимо вас к зарядному отделению торпеды. Хотя и темно, но вы знаете, что он отсоединяет зарядное отделение и подвешивает его на тросе, протянутом под днищем корабля.

Наконец работа закончена; начинает отсчитывать секунды часовой механизм взрывателя, который сработает через два с половиной часа. Помощник возвращается на свое место. Три толчка в спину — все сделано. Включаете мотор, уходите из-под корабля и плавно поднимаетесь наверх. Теперь можно подумать и о своем спасении».

Просто, не правда ли?

Позднее мы увидим, как в действительности развертывались события и какие на самом деле трудности встречали водители управляемых торпед, которые часто добивались успеха. Но, прежде чем рассказывать об этих событиях, насыщенных драматическими моментами, мы хотели показать вам действия, протекающие в исключительно благоприятных условиях. Даже простое их описание может дать читателю представление о том, с какой оценкой должен подойти к себе каждый, кто добровольно вызвался действовать ночью в открытом море, за тысячу километров от собственных баз, от своего дома; в легком костюме

из прорезиненной ткани, верхом на хрупком аппарате, с ужасным грузом — 300 кг взрывчатого вещества, чтобы под водой проникнуть внутрь гавани и своими руками заложить или подвесить заряд под корпус вражеского корабля.

Это оружие было применено в Гибралтаре, на Мальте, в Алжире и принесло Италии большую победу в Александрии.

3. Торпеда SSB. Это усовершенствованная модель торпеды SLC. Она имела значительно большую глубину погружения, автономность, скорость хода и лучшую мореходность. Изготовленная в секретном цехе завода в Специи по проекту майора Марио Машулли и при содействии капитана Травальини, она так и не была использована во время войны. Намеченное применение ее не осуществилось в связи с заключением перемирия.

4. Катер MTM [7] («взрывающийся катер»). Ширина 1,90 м, длина 5,20 м, мотор «Альфа Ромео» 2500 л, с., скорость хода 32 мили в час. Автономность при максимальной скорости хода 5 часов. Комбинированный винт-руль составляет внешний блок, как у подвесного мотора. При преодолении заграждений, чтобы не задеть их, он легко поднимается. В передней части моторного катера находится заряд взрывчатого вещества весом 300 кг с ударным и гидростатическим взрывателями. Катером управляет один человек. Осторожно преодолев препятствия и противоторпедные сети, он определяет курс к объекту атаки и наводит на него катер. Затем дает полный ход, закрепляет руль и тотчас выбрасывается в море. Чтобы не быть в воде в момент взрыва, он быстро взбирается на спасательный деревянный плотик, служивший на катере заспинной доской (плотик выбрасывается в море поворотом рычага, перед тем как покинуть катер). Катер, продолжая свой путь, ударяется о цель, в результате чего взрываются пороховые заряды, расположенные кольцом вокруг корпуса катера, разрезая корпус надвое. Кормовая часть отделяется от носовой и быстро тонет. В то же время носовая часть с основным зарядом, достигнув установленной глубины, равной осадке корабля, взрывается под действием гидростатического давления. От взрыва в подводной части корабля образуется большая пробоина.

Этими штурмовыми катерами и были произведены атаки в бухте Суда и на Мальте.

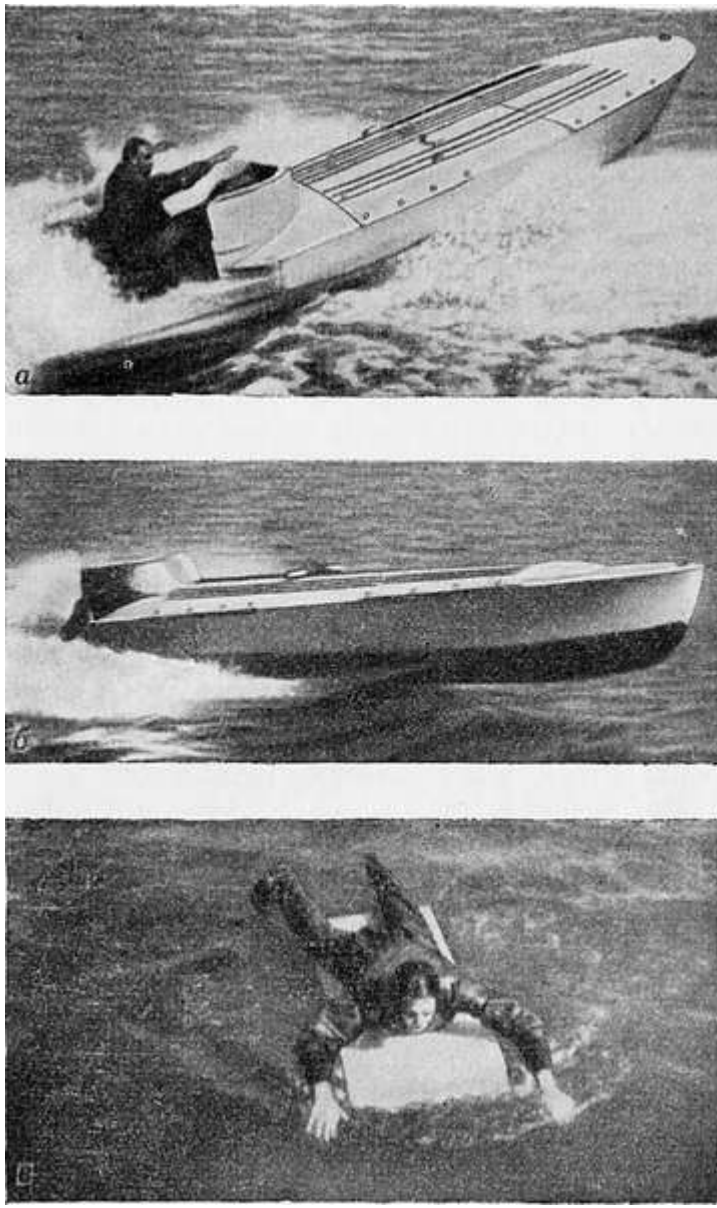

Фото 4. а — Катер наведен на цель, руль закреплен, скорость максимальная. Водитель подготовился выброситься в воду. б — Катер без водителя движется прямо к цели. в — Водитель взобрался на выброшенный им предварительно плотик, чтобы не подвергнуться действию взрыва.

5. Моторный катер MTR [8]. Имеет те же данные и особенности применения, что и предыдущий, но он меньших размеров для того, чтобы его можно было помещать в цилиндр для перевозки на подводной лодке.

6. Торпедный катер MTSM. Предназначен для нападения на

корабли, находящиеся не только в гавани, но и в открытом море, в движении. Размеры: длина 7 м, ширина 2,3 м. Два мотора (2500 л, с. «Альфа Ромео»), расположенных по бортам, позволяют катеру развить скорость хода около 30 миль в час. Торпеда диаметром 450 мм находится в специальном торпедном аппарате, расположенном в диаметральной плоскости катера. Она выстреливается с кормы сжатым воздухом. Погрузившись в воду, торпеда начинает свой путь, меняя направление движения и проходя под корпусом катера. Две специальные мины с гидростатическим взрывателем дополняли вооружение катера, являясь единственным средством защиты от преследующих его кораблей. Катер MTSM имел экипаж из двух человек: первый и второй рулевые. Он являлся модификацией катеров типа SMA (один мотор и две торпеды), которые участвовали в операциях в Санти Куаранта и в Порто Эдда. К концу войны был создан еще один тип катера — SMA. Катера MTSM широко применялись на Черном море в «колонне Моккагатта», в Северной Африке в «колонне Джоббе», в Тунисе, Сицилии, Сардинии.

7. «Миньятта» или «Чимиче». Подрывной заряд небольших размеров весом 2 кг, присоединяемый к подводной части корабля путем присасывания. Четыре или пять таких зарядов носил на поясе «боевой пловец», снабженный небольшим кислородным аппаратом, который позволял работать под водой в течение 40 минут. Заряд имел взрыватель с часовым механизмом.

«Боевой пловец» — это морской диверсант. В специальном плотно облегающем тело прорезиненном комбинезоне, он может проплыть 6–7 тыс. м со скоростью 1500 м/час и незаметно, не вызывая подозрений, приблизиться к кораблю противника. Невидимо и неслышно двигается он под водой, под днищем корабля. Движение облегчают резиновые ласты, надетые на ноги. На голове у пловца сетка, к которой прикреплены водоросли или другие предметы, маскирующие его.

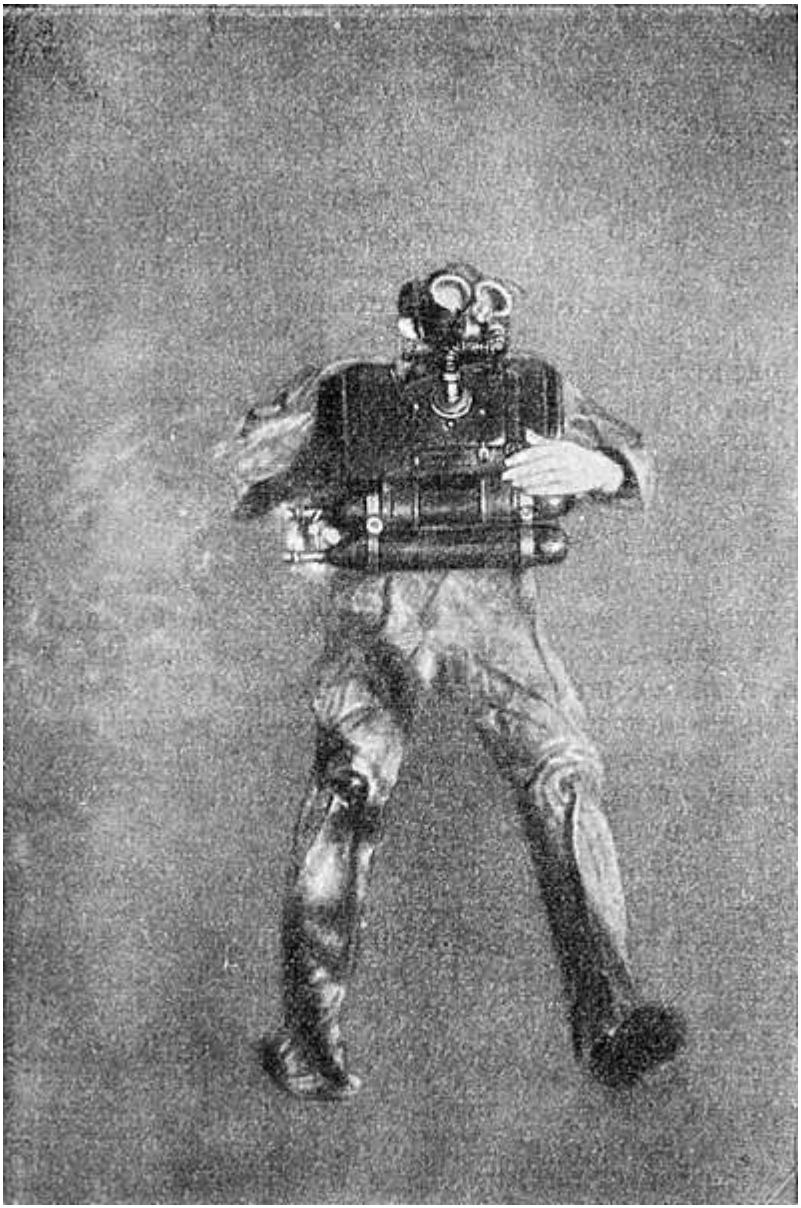

Фото 5. Боевой пловец с кислородным прибором.

8. «Баулетти». Это усовершенствованный «Чимиче», то есть подрывной заряд, в корпусе которого помещается 4,5 кг, очень сильного взрывчатого вещества. Пловец присоединяет заряд к боковому килю корабля двумя зажимами. Чтобы взрыв произошел не в порту, а в открытом море, заряды имеют взрыватели, устанавливаемые не только «на время», но также «на расстояние». Взрыватель представляет собой маленький винт, приводимый в действие в море от движения судна и только после того, как скорость хода превысит пять миль. После некоторого

установленного числа оборотов, соответствующих определенному отрезку пути, винт освобождает стопор часового механизма, что вызывает взрыв. Когда в целях борьбы с этим оружием англичане начали широко применять своеобразный метод, протягивая стальной трос по днищу кораблей, заряд стали снабжать дополнительно защитной скобой, по которой трос скользил не зацепляясь. В дальнейшем, когда англичане начали систематически обследовать подводную часть своих кораблей при помощи водолазов и подводных пловцов, был применен механизм, вызывавший взрыв при отвинчивании зажимов с целью отделить заряды от корпуса судна.

Было исследовано много других типов штурмовых средств, изготовлялись опытные образцы. Однако я считаю ненужным описывать их, поскольку они не применялись, а также по ряду других причин. Очень много «изобретений» поступило к нам во время войны от частных лиц. В большинстве своем «изобретения» сумасбродные и неосуществимые. Только очень немногие можно было как-то использовать для усовершенствования морских средств нападения.

В общем, подобного рода изобретательность не принесла пользы этой отрасли военного производства.

Все описанные выше средства имели ограниченный радиус действия и требовали предварительной транспортировки к району, где находились объекты атаки. В связи с недостатком самолетов, которые во многих случаях были бы идеальным транспортным средством, пришлось переоборудовать некоторые корабли, в частности эскадренные миноносцы и подводные лодки, приспособив их для транспортировки штурмовых средств. Миноносцы со специальным оборудованием (кильблоки на палубе, электрокран для спуска на воду) оказались подходящими для транспортировки взрывающихся катеров, а некоторые подводные лодки были приспособлены для перевозки управляемых торпед. Такие торпеды помещались в находящиеся на палубе лодки — большие, герметически закрытые металлические цилиндры с легко открывающимися дверцами.

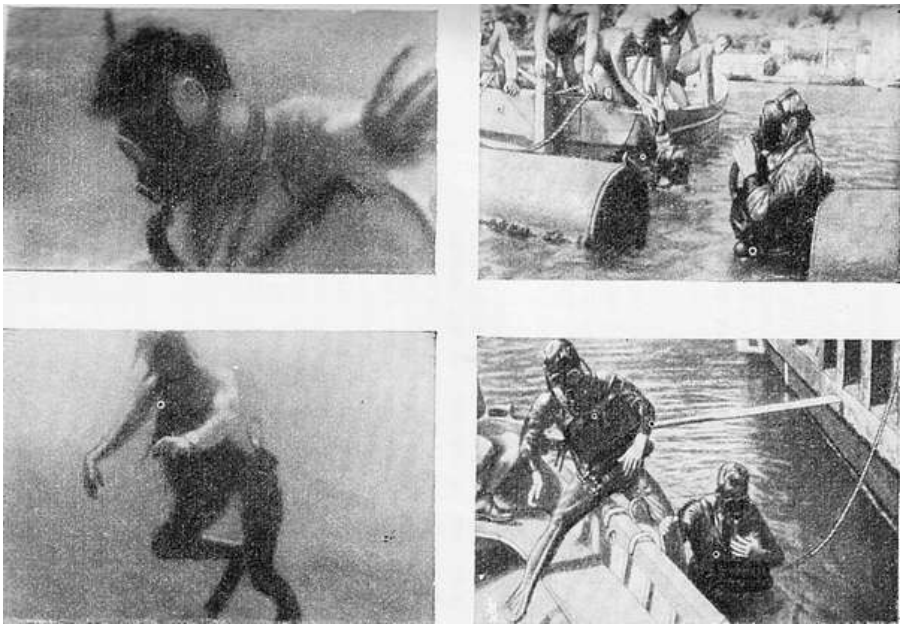

Фото 6. Практические занятия в школе боевых пловцов.

Пловцов, снабженных «Миньятте» или «Баулетти», можно было доставить к объектам атаки различными средствами: одни высаживались с обычных или торпедных катеров, другие — с подводных лодок. В некоторых случаях, когда позволяли обстоятельства, они действовали с побережья нейтральных стран.

Глава III
Мы воюем. Первый поход подводной лодки «Ириде» в августе 1940 года

Вступление в войну. Штурмовые средства не подготовлены к событиям. Школа боевых пловцов и командир Беллони. Военная тайна. Поход подводной лодки «Ириде» к Александрии. Торпедирование «Ириде» самолетом-торпедоносцем в заливе Бомба. Спасение заживо погребенных. Печальный итог.

10 июня 1940 года Италия вступила в войну против Англии и Франции на стороне Германии, которая имела с Россией договор о ненападении. Естественно, что итальянский флот испытывал всю тяжесть английского превосходства на море, все более ощущаемую, поскольку задача флота заключалась в обеспечении непрерывного снабжения вооружением и людьми нашего фронта в Ливии.

Как же мы начали войну? Как использовалось преимущество выбора нами момента вступления в войну? Каковы были наши планы ведения военных действий? Учитывали ли они элементы быстроты и внезапности и как мы использовали преимущества внезапности? В действительности оказалось, что в военном отношении мы находились на прежних исходных позициях, с ранее существовавшим соотношением сил. Ни плана действий, ни цели… Мы выжидали.

На Французском фронте мы держали оборону; на Ливийском фронте велись лишь незначительные действия мелких разведывательных групп (Египет в то время почти совершенно не защищался английскими войсками);

Мальта, английская военная морская база (расположенная в центре Средиземного моря, на пути из Италии в Ливию), нейтрализация которой должна была бы в течение многих лет быть объектом изучения и планов генеральных штабов, средства воздушной обороны которой состояли на 10 июня 1940 года из 4 самолетов «Гладиатор», не потревожена. Английский флот на Средиземном море, разделенный между базами Гибралтар и Александрия, был недоступен.

Таковы факты. Кто несет за это ответственность, установят будущие историки[9].

На штурмовых средствах при вступлении в войну так же отразилась эта общая ситуация. Из нескольких десятков людей был создан маленький отряд, располагавший весьма незначительным количеством оружия, еще не отработанного окончательно. Многие недостатки в материальной части и организации восполнялись в пределах человеческих возможностей упорством, уверенностью, стойкостью и решительностью добровольцев — людей, для которых не было непреодолимых препятствий, трудностей и опасностей.

Столкнувшись с необходимостью набора и обучения добровольцев, командование 1 сентября 1940 года организовало наконец в С. Леопольде, вблизи от военно-морского училища в Ливорно, школу подводных пловцов, идею создания которой тщетно защищал уже много лет Беллони, один из тех в Италии, кто посвятил себя изучению подводного дела. Несмотря на преклонный возраст и полную глухоту, он был призван на военную службу, назначен начальником учебной части школы и техническим советником отряда «коварных» средств. Сюда принимались по личному желанию офицеры всех видов вооруженных сил, унтер-офицеры и матросы всех категорий. Здесь обучали пользоваться кислородно-дыхательным аппаратом, позволяющим часами находиться под водой, без ограничения свободы передвижения, в отличие от обычного водолаза, получающего воздух с поверхности, от насоса, с которым он связан посредством резинового шланга.

В процессе обучения происходил первый строгий отбор. Всякого, кто не вызывал уверенности в том, что он обладает высокими физическими или моральными качествами и твердостью характера, вскоре возвращали из школы в часть как «подготовленного специалиста-водолаза». Для кандидата в водители штурмовых средств после наведения тщательных справок о его прошлом, о семье, о личных мотивах, толкнувших его подать заявление (денежные затруднения, разочарование в любви, семейные раздоры — мотивы достаточные для того, чтобы забраковать кандидата), наступал самый ответственный момент: непосредственная беседа с командиром отряда, который ставил обучающемуся вопросы, чтобы узнать его внутреннюю жизнь, идеи и характер. После тщательного медицинского осмотра командир на основе своих впечатлений, ознакомления и изучения людей, исходя из своего личного опыта и служебной практики, давал окончательное заключение. Затем в соответствии с психофизическими данными кандидата его направляли либо в

надводный, либо в подводный отряд.

Начинался долгий курс обучения (опыт показывал, что для подготовки хорошего водителя управляемой торпеды требовалось не менее года), чтобы постепенно выработать у добровольца профессиональные навыки и прежде всего воспитать в нем «готовность пойти на все», которая уже была свойственна его старшим товарищам по оружию.

Сохранение в абсолютной тайне не только всего, что касалось вооружения, учений, численности и дислокации отряда, фамилий товарищей и начальников, но даже и своей принадлежности к отряду было первым требованием к добровольцам и первым испытанием, которому они подвергались. Никто не должен был знать о фактической специальности, которую доброволец выбрал для себя, даже родители, даже невеста. Имея в виду характерную для итальянцев склонность болтать и хвастаться своей осведомленностью, можно представить, какие особые качества требовались от этих молодых людей. Ведь итальянец способен скорее жертвовать жизнью, чем обрекать себя на молчание. Однако это достигается обучением, примером и тренировкой. Мне кажется, во время войны среди добровольцев штурмовых средств не было ни одного, который дал бы повод для замечаний за болтливость как в Италии, в течение долгих месяцев подготовки и ожидания, так и в плену, во время непрерывных допросов.

В Серкио готовилась первая боевая операция с применением штурмовых средств. Каждый человек в отряде чувствовал все нарастающее напряжение.

Действия экипажей управляемых торпед против кораблей английского флота, обычно стоявших тогда на якоре в базе Александрия (два линейных корабля и один авианосец), должны были проводиться в ночь с 25 на 26 августа 1940 года, когда взойдет луна.

Подводная лодка «Ириде» должна была выйти из Специи в залив Бомба (западнее Тобрука) для того, чтобы принять там с миноносца «Калипсо» управляемые торпеды и их экипажи. Торпеды были те же самые, которыми пользовались при обучении, но тщательно отрегулированные (новые, боевые торпеды находились еще в постройке). В заливе Бомба их следовало перегрузить на подводную лодку и закрепить на палубе на специальных блоках.

После испытаний на погружение с торпедами на борту «Ириде» должна была вечером 22 августа выйти к Александрии, рассчитав путь так, чтобы в ночь на 25 августа быть в 4 милях от базы. Поскольку управляемые торпеды рассчитаны на давление

воды максимум на глубине 30 м, постольку лодка не могла погружаться на большие глубины. Это было очень серьезным ограничением, так как прозрачность воды позволяла воздушной разведке противника обнаруживать подводные лодки даже на глубине 50 м. Получив по радио из Рима подтверждение, что корабли английского флота, согласно данным авиаразведки, стоят на якоре в базе, «Ириде» должна была спустить торпеды с экипажами, которым следовало проникнуть в гавань. На борту лодки должны были находиться пять экипажей — по одному на каждую управляемую торпеду и один резервный. Для участия в операции были назначены: водитель Джино Бириделли с водолазом Дамос Пассаньини, водитель Тезео Тезеи с водолазом Алчиде Педретти; водитель Альберте Франчини с водолазом Эмилио Бьянки; водитель Элиос Тоски с водолазом Энрико Лапцари.

В резерве остались водитель Луиджи Дюран де ла Пенне и водолаз Джованни Лацларони.

Подводной лодкой «Ириде» командовал старший лейтенант Франческо Брунетти. Руководил операцией капитан 3-го ранга Марио Джорджини, принявший перед началом военных действий командование 1-й флотилией МАС и отрядом специальных средств.

«Ириде» (которую я хорошо знал, так как в 1937 году во время войны в Испании плавал на ней) прибыла благополучно в залив Бомба утром 21 августа; вскоре там же встал на якорь миноносец «Калипсо», имея на борту управляемые торпеды и их экипажи. В заливе уже стояли моторное судно «Монте Гаргано» под флагом командующего морскими силами в Ливии адмирала Бруно Бривонези, небольшой пароход, с которого выгружали бочки с бензином, и несколько моторных шхун.

После полудня 21 августа английские самолеты бомбардировали гидроаэродром Менелао, расположенный в заливе Бомба. Они, конечно, не могли не заметить сосредоточение кораблей в этих обычно пустынных водах. На следующее утро появился английский самолет-разведчик, по которому зенитная артиллерия кораблей открыла сильный, но безрезультатный огонь. В 11 час. 30 мин., когда была закончена погрузка торпед с «Калипсо» на палубу «Ириде» и миноносец ошвартовался у борта «Монте Гаргано» для пополнения запасов, а «Ириде» вышла с рейда для пробного погружения с управляемыми торпедами на палубе, на расстоянии 6000 м были замечены три английских самолета-торпедоносца, летевших строем клина на высоте 60–70 м. Самолеты также заметили лодку и устремились на нее.

Поскольку малая глубина (15 м) не позволяла произвести быстрое погружение, командир Брунетти отдал следующие приказания: «Полный вперед! Задраить переборки! Боевая тревога!» Надеясь затруднить прицельное сбрасывание торпед с самолетов, он повел лодку контркурсом по отношению к среднему самолету. На дистанции, немного превышающей тысячу метров, лодка открыла пулеметный огонь по крайним самолетам, которые между тем снизились до 10–15 м. Эти два самолета, пролетая справа и слева от лодки, торпед не сбрасывали, но обстреливали ее из пулеметов, в результате часть орудийной прислуги была убита; средний самолет с дистанции 150 м сбросил торпеду. Торпеда пробила правый борт в носовой части лодки и взорвалась в кают-компании. «Ириде» тут же затонула. На поверхности воды остались 14 человек из числа тех, кто был на палубе и на мостике (среди них Тоски и Бириндели).

Оказавшись в воде, командир лодки Брунетти, несмотря на то, что сам был ранен, собрал при помощи Бириндели оставшихся в живых и позаботился об оказании помощи раненым, среди которых находился штурман Убалделли. Между тем самолеты, продолжая дерзкий налет, успешно атаковали «Монте Гаргано». Направленная в миноносец «Калипсо» торпеда по счастливой случайности не достигла цели. И все это произошло за несколько секунд!

Командир «Калипсо», приказав обрубить швартовы, поданные на «Монте Гаргано», который начал тонуть, направил миноносец к месту, где исчезла «Ириде», и подобрал пострадавших. Экипажи торпед без подводного снаряжения (оно все осталось на «Ириде») сразу же начали нырять с борта корабля все глубже, пока не достигли корпуса лодки, который был очень хорошо виден, и не закрепили линь с буйком.

«Ириде» лежала на дне на глубине 15 м, сильно накренившись; в корпусе лодки зияла громадная пробоина. Как только «Калипсо» доставил из Тобрука водолаза и несколько кислородных приборов, началось тщательное обследование затонувшего корабля. Бириндели, Тезеи, Тоски, Франчини, де ла Пенне и их помощники поочередно опускались на дно в надежде, что кто-нибудь из экипажа лодки еще остался жив. Наконец Тезеи доложил: «Слышны голоса!» Немедленно была установлена звуковая связь: выяснилось, что в живых осталось только девять человек и все они находятся в кормовом торпедном отсеке.

С этого момента развернулась напряженная борьба. Десять человек — экипажи управляемых торпед, направлявшихся в порт Александрия, использовали все свои силы, весь опыт для спасения оставшихся в живых на затонувшей лодке. Борьба

длилась без перерыва 20 часов и полна драматических моментов. Люди — против стали. Кормовой люк лодки — единственный путь спасения — заклинило при взрыве. Для того чтобы снять крышку люка, водолазы работали всю ночь при свете подводных прожекторов. Только на рассвете удалось при помощи лебедки моторной шхуны вырвать крышку люка и открыть таким образом выход для личного состава лодки. Подводным пловцам представилось ужасное зрелище: в горловине люка находились окоченевшие трупы двух унтер-офицеров, которые хотели спастись, но не смогли открыть крышку и погибли. Между тем положение семи оставшихся в живых становилось все труднее, несмотря на то, что удалось обеспечить их воздухом при помощи шланга. У некоторых появились признаки потери рассудка, другие выражали неуверенность в успехе работ по их спасению; с течением времени увеличивалось отравление газом, выделяемым аккумуляторными батареями. Снаружи спасающие отдали приказание: «Откройте внутреннюю крышку люка и затопите весь отсек. Крепко держитесь друг за друга, чтобы не быть опрокинутыми потоком ворвавшейся воды. Как только отсек будет затоплен, выбирайтесь через горловину люка и поднимайтесь наверх».

В лодке приказание долго обсуждалось людьми, уже потерявшими способность здраво рассуждать. Они отказывались выполнить его, несмотря на то, что это был единственный путь к спасению. Они, кажется, предпочитали медленную и верную смерть в своем стальном гробу. В конце концов пришлось прибегнуть к сильному средству, которое оправдало себя: спасавшие предупредили: «Если вы не выполните приказа в течение получаса, мы прекратим работы и уйдем». Чтобы усилить угрозу, все поднялись на поверхность.

Предоставим теперь слово одному из присутствовавших во время этой трагической сцены:

«С маленькой шхуны, на которой мы находимся уже второй день, пристально всматриваемся в воду и ждем, когда появится признак того, что люк отдраен. Ничего не заметно. Медленно тянутся минуты; установленный срок (полчаса) уже почти истек. Вдруг над поверхностью моря вздымается водяной столб и вырывается воздушный пузырь. Сильный всплеск. Открыли! Готовимся нырять, чтобы в случае необходимости оказать помощь. Между тем поверхность воды постепенно успокаивается.

Резкий крик человека, вынырнувшего со дна и показавшегося на поверхности, нарушил только что установившуюся тишину. Это первый спасшийся человек. Видя солнце и море, видя природу после 24 часов пребывания в стальном гробу, среди

вредных испарений и мрака, избежав мучительной смерти, он испустил этот потрясающий крик. Это крик новорожденного, но в сто раз сильнее, так как он исходил от двадцатилетнего матроса. Вскоре один за другим появляются остальные.

На глазах некоторых из присутствующих от волнения выступают слезы».

Так вышли все. Последнего, наиболее упрямого, буквально вырвал из могилы де ла Пенне, который проник в кормовой торпедный отсек «Ириде». К несчастью, из-за внутреннего кровоизлияния как результата главным образом неспособности переносить высокое давление двое из спасшихся вскоре умерли, несмотря на помощь врачей и энергично проделанное искусственное дыхание.

Наконец, после того как экипажи управляемых торпед подняли четыре торпеды и в скорбном молчании отдали честь павшим товарищам, шхуна со своим вызывавшим печаль грузом покинула этот район.

На том же «Калипсо» группа, отбывшая месяц назад с такими большими надеждами, возвратилась в Серкио. Это была неудача, причины которой следовало проанализировать, но она оказала стимулирующее воздействие на экипажи управляемых торпед. Люди, испытавшие тяжелое разочарование, будучи вынужденными напрягаться до последнего предела человеческих сил, но не для нанесения удара по противнику, а для спасения своих собратьев, находящихся в опасности, немедленно вновь принялись за работу с целью как можно быстрее подготовиться к новой попытке.

В связи с изложенными выше событиями офицеры штурмовых средств — командир группы Джорджини, командир «Ириде» и командир «Калипсо» — были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть»; те, кто остался на дне моря, почти вся команда «Ириде», — крестом «За воинскую доблесть» — посмертно; двое из оставшихся в живых, проявивших высокую выдержку в трагические часы пребывания в затонувшей подводной лодке, получили бронзовые медали.

Итак, потерей подводной лодки, одного парохода и многих человеческих жизней закончилась первая робкая, импровизированная попытка применения нового оружия военно-морского флота. Из-за поверхностного и легкомысленного отношения к подготовке материальной части и недостаточно четкой организации было маловероятно, что использование нового оружия принесет успех, даже если бы торпеда противника и не прервала поход лодки в самом начале.

Операция проводилась по приказанию адмирала де Куртен, в

ведении которого в тот период находились штурмовые средства.

Глава IV
Сентябрь 1940 года. Походы подводных лодок «Гондар» и «Ширé»

Вступление Италии в войну застало меня на должности командира подводной лодки «Веттор Пизани», приданной флотилии, базирующейся на Аугусту [10]. Это был старый корабль с сильно изношенными механизмами и корпусом, через который повсюду просачивалась вода. Плавать на нем и вести боевые действия было настоящим подвигом. В каждом отсеке лодки мы имели запас резиновых шлангов, которые использовались для того, чтобы отводить проникающую воду непосредственно в заместительные цистерны. В результате после нескольких часов пребывания в подводном положении помещения лодки походили на девственный лес, где нелегко было пробраться среди переплетавшихся во всех направлениях, как упругие лианы, резиновых шлангов. Только после неоднократных предупреждений о возможной катастрофе военно-морское министерство признало подводную лодку «Веттор Пизани» «непригодной к боевым операциям» и передало ее созданной в Пола школе подводного плавания.

В августе 1940 года я с двумя другими офицерами, Мази и Буонамичи, был направлен на специальные курсы, где обучали боевым действиям против атлантических конвоев. Курсы были организованы при немецкой школе подводников в Мемеле на Балтийском море. Обучение носило исключительно практический характер и заключалось в интересном десятидневном походе, во время которого я находился сначала на борту плавучей базы подводных лодок, а затем на некоторых лодках. Благодаря этому я мог убедиться, что личный состав немецких подводных лодок — от командира до матросов — ни по индивидуальным качествам, ни по слаженности действий не был выше нашего. Но он получал длительную прекрасную теоретическую и практическую подготовку, позволявшую немцам уже в период обучения накапливать необходимый опыт и развивать у них качества, которые наши командиры и экипажи приобретали лишь в ходе боевых операций.

Как офицер, прошедший курс обучения боевым действиям в Атлантике, я ожидал, что по возвращении в Италию меня назначат командиром одной из наших океанских подводных лодок, которые в те дни уходили в море, направляясь в нашу

новую базу в Бордо. Но вместо этого я был вызван в морской генеральный штаб, где меня принял адмирал де Куртен. Он предложил мне командовать подводной лодкой «Ширé», находившейся в распоряжении командира флотилии специальных средств флота. Я с радостью принял это предложение.

Вскоре я прибыл в Специю. «Ширé» находилась в доке. Это была самая современная лодка водоизмещением 620 т, относившаяся к хорошо зарекомендовавшему себя типу лодок, известному мне еще с того времени, когда я был командиром «Ириде».

После неудачного похода в августе к Александрии, который стоил нам подводной лодки «Ириде», торпедированной самолетом в заливе Бомба, шла активная подготовка к новой операции. Две подводные лодки, «Гондар» и «Ширé», были переоборудованы в «транспортеры штурмовых средств». На их палубах было установлено по три металлических цилиндра (два рядом — на корме и один — на носу), способных выдержать давление воды на предельных для подводной лодки глубинах и оборудованных для размещения в них управляемых торпед. С лодок сняли орудия, для которых уже не осталось места; были произведены некоторые работы, обеспечившие вентиляцию батарей управляемых торпед и систему заполнения и осушения самих цилиндров. Исходя из личного опыта, я внес ряд других усовершенствований. Рубка стала меньше и уже, что делало лодку менее заметной на поверхности воды. После долгих изысканий и экспериментов с окраской лодки я выбрал матовую светло-зеленую краску, которая казалась наиболее пригодной для маскировки в ночных условиях. С такой окраской лодка как бы сливалась с ночным небом.

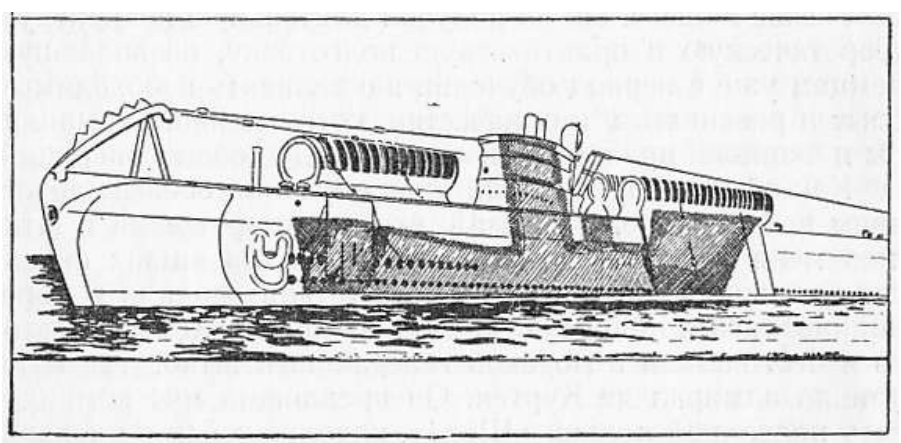

Рис. 2. Подводная лодка «Ширé» после переоборудования в целях транспортировки управляемых торпед.

Установленные на палубе цилиндры придают лодке необычный вид. Орудие пришлось снять. Маскировочная окраска представляла паровой траулер, повернутый в противоположенном направлении по отношению движения лодки.

Командиром подводной лодки «Гондар» назначили Брунетти, приняв во внимание его просьбу довести до конца внезапно прерванную операцию. Мое же назначение на «Ширé» было вызвано, вероятно, тем, что в предшествующие годы я как водолаз много занимался подводными проблемами.

На основании приказа адмирала де Куртена был разработан план операции, который предусматривал при благоприятной фазе луны в сентябре одновременный удар по двум большим английским военно-морским базам на Средиземном море: «Гондар» под командованием Брунетти, на глазах у которого затонула торпедированная «Ириде», должна была направиться к Александрии, а «Ширé» — нанести удар по кораблям эскадры в Гибралтаре. Одновременность действий диктовалась желанием использовать элемент внезапности. До сих пор еще не был потоплен ни один корабль противника при помощи нового секретного оружия, оружия мощного, но использование которого требовало больших усилий и риска. Естественно было предположить, что, как только противник после первого удара поймет, какую угрозу представляет для его кораблей это оружие, он немедленно постарается отыскать и применить для обороны своих баз новые средства. Поэтому возобновить нападение будет значительно труднее или даже невозможно.

Вечером 21 сентября «Гондар» с управляемыми торпедами, надежно укрытыми в цилиндрах, вышла из Специи. В Мессинском проливе, у виллы Сан-Джованни, она приняла на борт экипажи торпед. Задержка с приемом экипажей была умышленной, чтобы сократить время пребывания их на лодке, то есть не утомлять людей физически накануне предстоящего им исключительного напряжения сил. Кроме капитана 2-го ранга Марио Джорджини, старшего начальника при выполнении операции, на борт были приняты: водитель торпеды Альберто Франчини и водолаз Альберто Качоппо; водитель Густаве Стефанини и водолаз Александре Скаппино; водитель Элиос Тоски и водолаз Умберто Руньяти; водитель Аристиде Кальканьо и водолаз Джованни Лаццарони (последние двое составляли резервный экипаж).

Переход до Александрии проходил нормально. Вечером 29 сентября «Гондар» всплыла и пошла самым полным надводным ходом, чтобы вовремя прибыть к намеченному месту выпуска управляемых торпед. Однако водителей торпед, нетерпение

которых росло по мере приближения решительного момента, постигло разочарование. В полученной из Рима телеграмме говорилось:

«Английский флот в полном составе покинул базу. Возвращайтесь в Тобрук».

Горькое разочарование и бессильный гнев испытывали водители торпед, когда «Гондар» меняла курс, удаляясь от Александрии. Пребывание в этом тщательно охранявшемся районе, как, впрочем, в районе всякой военно-морской базы, было опасным. Это вскоре подтвердилось. В 20 час. 30 мин. 29 сентября во всех отсеках лодки прозвучал резкий сигнал срочного погружения. Через несколько секунд после того, как был задраен единственный остававшийся открытым во время плавания в боевой обстановке рубочный люк, лодка послушно развернулась и с чрезвычайной быстротой начала погружаться.

Брунетти, немедленно спустившись из рубки в центральный пост, объявил: «Корабль противника на расстоянии менее 800 м».

Неужели лодку заметят? Неужели ее обнаружат при помощи точных приборов поиска, которыми наука уже снабдила все английские корабли?

Этот вопрос тревожил всех членов экипажа, которые молча стояли на боевых постах, в то время как лодка, в которой они находились, быстро погружалась на максимальную глубину — 80 м. Шум винтов проходившего прямо над ними корабля, ясно различаемый ухом, не предвещал ничего хорошего. Через несколько секунд все сомнения исчезли: пять сильных взрывов, раздавшихся вблизи лодки, подбрасывали ее как листик, очутившийся во власти урагана. Внутри лодки все погружено во мрак. Экипаж спокоен. Люди готовы использовать все силы, весь свой опыт на то, чтобы выдержать неизбежное — долгий и смертельно опасный поединок. Включено аварийное освещение; исправлены некоторые приборы, поврежденные страшными взрывами; каждый на своем боевом посту следит за приборами и различными механизмами. Это не борьба людей против людей, а борьба с яростными силами моря, потревоженного подводными взрывами, Подводная лодка погрузилась на глубину 125 м; все корабельные механизмы остановлены, чтобы устранить всякий источник шума, который мог бы облегчить противнику поиск. Внутри лодки царит абсолютная тишина. Люди, затаив дыхание, стоят или присели на корточки у своих постов; они передвигаются лишь в случае крайней необходимости, выполняя приказания спокойными, бесшумными движениями. Они ждут. Это напряженная игра нервов, игра в терпение — обычная жизнь подводников в военное время. Тишина, неподвижность —

единственная мера защиты от преследования противника. За его действиями следит корабельный гидроакустик, голос которого время от времени нарушает мертвую тишину: «Корабль с турбинной установкой на подходе, курс 320… приближается… приближается… прямо над нами…» Снова грохочут ужасные взрывы, которые, кажется, нельзя перенести. В клепанных швах стальных листов от ударов и огромного давления начинает просачиваться вода.

И так час за часом, в течение всей ночи. За подводной лодкой охотятся три корабля, через каждый час сбрасывается серия глубинных бомб. Экипаж с изумительным спокойствием выдерживает разгул страшных сил, борьба с ними ведется всеми возможными способами: используются аварийные средства, откачивается вода, которая уже накопилась в разных местах. Но это неравная борьба. Лодка теряет устойчивость, ее то подбрасывает вверх, то она погружается, подвсплывает и вновь догружается, становясь все менее послушной воле человека. Постепенно истощаются запасы сжатого воздуха и электрической энергии.

И вот в 8 часов утра, после 12-часовой охоты противника за лодкой, «Гондар» начинает погружаться все глубже, как кусок свинца. Кажется, что она уже не может остановиться, — видимо, это конец. Короткое совещание офицеров: жертвовать людьми бессмысленно, нужно попытаться спасти их. Начали продувать балластные цистерны, используя остаток сжатого воздуха. Хватит ли его, чтобы прекратить погружение и всплыть на поверхность? Глаза следят за стрелкой глубомера: на глубине 155 м погружение прекратилось. Сначала очень медленно, потом все быстрее лодка поднимается из глубины и затем как воздушный пузырь выскакивает на поверхность.

На борту все подготовлено для последующего затопления лодки. Мгновение — и команда, отдраив люки, очутилась на палубе. Оставив люки открытыми, люди бросаются в воду. Лодка вскоре снова погружается, исчезая в волнах, — теперь уж навсегда.

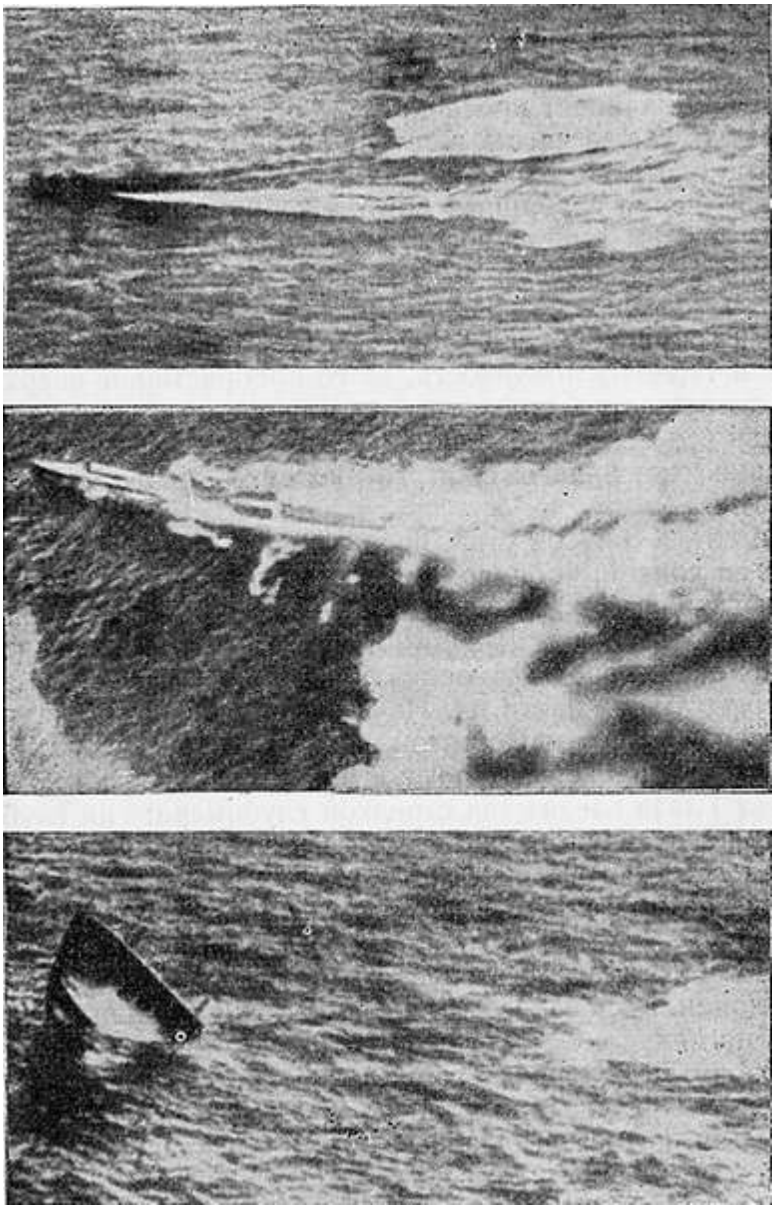

Фото 7. Потопление подводной лодки «Гондар», сфотографированное с самолета противника. (На первых двух снимках видны цилиндры. в которых находились управляемые торпеды.)

Люди, которые, казалось, были осуждены на гибель, снова очутились на поверхности голубого моря, в лучах солнечного света. Они полной грудью вдыхали чистый воздух, так непохожий на тот, насыщенный парами масла и углекислоты, которым они дышали столько времени. Они живы! Неважно, что два

английских миноносца, «Стюарт» и «H-22», и корвет продолжают вести огонь. Неважно, что самолет типа «Сандерленд», снизившись до 50 м, сбрасывает на опустевшую лодку несколько бомб. Теперь это не страшно, а если суждено, то уж лучше умереть под открытым небом, глядя на солнце. Через некоторое время английские корабли подбирают моряков. Таким образом вместе с другими попали в плен Тоски, Франчини, Стефанини, Джорджини, Брунетти и все остальные члены экипажей управляемых торпед. Подводная лодка «Гондар» погибла. Так закончилась вторая попытка напасть с помощью штурмовых средств на английский флот в Александрии.

Между тем «Ширé» 24 сентября тоже покинула Специю, имея на борту три управляемые торпеды и их экипажи в составе: водителя Тезео Тезеи и водолаза Альчиде Педретти; водителя Джино Вириделли и водолаза Дамос Пакканьини; водителя Луиджи де ла Пенне и водолаза Эмилио Бьянки. В резервный экипаж входили водитель Джангастоне Бертоцци и водолаз Арио Лаццари.

Согласно плану, «Ширé», войдя в Гибралтарский пролив, должна была проникнуть в бухту Альхесирас, в которой, как известно, находится английская военно-морская база. Командиру лодки следовало выбрать удобное место для выхода экипажей управляемых торпед. Последние должны, преодолев препятствия, атаковать в базе корабли, которые им предварительно укажет командир лодки в соответствии с полученными по радио из Рима данными относительно расположения кораблей. Был установлен порядок очередности выбора целей: линкоры, авианосцы, крейсеры, ворота доков, если доки заняты. Экипажи торпед, прикрепив заряды к корпусам кораблей, должны попытаться покинуть бухту и добраться до нейтральной территории (испанский берег находится всего в нескольких километрах от Гибралтара). Были приняты меры для обеспечения им быстрого передвижения по Испании и возвращения воздушным путем в Италию.

Этот поход лодки дал возможность испытать оборудование, предназначенное для транспортировки управляемых торпед. Подводная лодка «Ширé» стремя цилиндрами на палубе, окрашенная в светло-зеленый цвет, на фоне которого выделялся нарисованный более темной краской силуэт траулера, выглядела довольно нелепо. Трудно было представить себе что-либо более неуклюжее. На определенном расстоянии она не походила ни на подлодку, ни на надводный корабль; ее можно было принять за лихтер или баржу. Но человек быстро привыкает ко всему, и вскоре она стала для меня самой лучшей подводной лодкой

флота, такой же, какими в свое время были те девять подводных лодок, на которых я плавал до этого.

Во время похода к Гибралтару я ближе познакомился с экипажем. Он весь состоял из старых подводников, которые обладали основными необходимыми качествами: спокойствием, хладнокровием в любой обстановке и терпением. Им были присущи дух самопожертвования, возведенный в жизненное правило, глубокое чувство долга, скромность и сдержанность, особая, вдумчивая методичность во всех движениях и, наконец, уверенность в командире, слово которого было для них законом.

В состав экипажа входили: мой старший помощник неаполитанец Антонио Урсано, умевший хорошо наладить внутрикорабельную службу; штурман Ремиджо Бенини, пришедший из торгового флота, невысокого роста, всегда спокойный, хладнокровный, прекрасный моряк; минер Армандо Ольчезе, лигуриец, тоже из торгового флота, сильный человек, смелый и опытный моряк; инженер-механик Бонци (которого впоследствии сменил Антонио Тайер), красивый молодой человек с открытым и честным лицом, прекрасный специалист. Унтер-офицеры были надежные люди — старые морские волки, проплававшие на подводных лодках по несколько лет. Среди них: Равера, отличный и надежный старшина-машинист; старшина-электрик Рапетти, культурный и вежливый, обладающий всеми качествами, необходимыми для того, чтобы стать офицером; Фарино, старшина-торпедист, скромный и энергичный. Все остальные, старшины-специалисты и матросы, являлись также отважными, способными, знающими свое дело моряками. Это был замечательный экипаж, состоявший из обычных моряков, а не из специально подобранных людей. Своими подвигами во время войны и своей гибелью он показал, на какой героизм способны итальянцы, когда ими руководят командиры, учитывающие физические и духовные запросы подчиненных. Незабвенные моряки, спящие вечным сном в подводной лодке «Ширé», лежащей на дне Средиземного моря, вам я посвящаю эти строки! Я хочу, чтобы ваши действия и ваша гибель стали известны итальянцам, чтобы они выразили вам заслуженную признательность и сохранили о вас вечную память.

Благополучно совершив переход, 29 сентября мы оказались в 50 милях от Гибралтара. В это время от высшего военно-морского командования была получена радиограмма, предписывавшая возвратиться в Ля Маддалена, так как, согласно достоверным сведениям, английский флот из Гибралтара ушел. Третьего октября «Ширé» ошвартовалась в Ля Маддалена.

Как было сказано ранее, 29 сентября на основании

имевшихся сведений о внезапном уходе английских кораблей из Александрии за несколько часов до планируемого нападения аналогичный приказ был отдан подводной лодке «Гондар». Были ли англичане предупреждены? Может быть, шпионаж? Интеллидженс сервис? Или это было всего-навсего случайное совпадение выхода английских кораблей из баз независимо от наших планов? Все это остается загадкой.

Но некоторые обстоятельства, и в частности тот факт, что при последующих действиях наших штурмовых средств английские корабли не были подготовлены к отражению нападения и, стоя на якоре на обычных местах, спокойно ожидали своей участи, дает право предположить, что речь идет о неблагоприятном стечении обстоятельств. Человек всегда стремится отыскать причину неудачи, но зачастую ход событий зависит только от судьбы.

Не сдаваться, не останавливаться, не отступать! «Терпение и настойчивость могут сделать многое», — говорил Нельсон.

Глава V
Моккагатта создает 10-ю флотилию МАС

Моккагатта — командир флотилии. Организационные вопросы. Подводный и надводный отряды. Тотальная мобилизация. Взаимоотношения между офицерами и матросами. Обучение. Радиоуправляемый корабль «Сан-Марко». Жизнь в Серкио. Наши матросы. Адмиралы де Куртен, Джартозио, Вароли Пьяцца. Рост активности 10-й флотилии. Трезвое решение Моккагатта.

Нашим командиром вместо Джорджини был назначен капитан 2-го ранга Витторио Моккагатта, очень способный и знающий офицер, настойчивый в осуществлении своих целей. До этого он служил главным образом на больших кораблях и ему не хватало специальных технических знаний в области нового оружия. Однако благодаря своей неиссякаемой энергии, исключительной работоспособности он быстро вошел в курс дела. Прекрасный организатор, он разработал такую организационную структуру, которая должна была превратить отряд штурмовых средств в высокоэффективную военно-морскую часть, занимающуюся исследованиями, созданием и применением оружия, способного «поражать противника всюду, где бы он ни находился».

15 марта 1941 года штурмовые средства выделили из состава 1-й флотилии МАС, куда они входили с 1938 года. В целях маскировки действительного назначения вновь созданной части ее по предложению Моккагатта назвали 10-я флотилия МАС. Штаб флотилии имел оперативный и исследовательский отделы и канцелярию. Флотилия включала подводный отряд, командовать которым был назначен я, и надводный отряд, вверенный капитану 3 ранга Джордже Джоббе.

В подводный отряд входили: школа подводных пловцов в Ливорно; школа водителей управляемых торпед в Бокке ди Серкио; подводные лодки — носители управляемых торпед и,

наконец, диверсионные группы. В надводный отряд входили: взрывающиеся катера и школа их водителей в Специи (в Балипедио Коттрау дель Вариньяно), а также катера других типов, которые постепенно вводили в строй по мере того, как это вызывалось необходимостью, в том числе взрывающиеся катера, транспортируемые на подводных лодках в цилиндрах вместо управляемых торпед. Кроме того, имелись другие плавсредства (MTJ, MTG и др.), о которых скажем ниже.

Были значительно расширены источники комплектования. Министерство военно-морского флота разослало циркуляр командирам всех военно-морских частей, предлагая не задерживать добровольцев, желающих выполнять «специальные военные задания». Это давало возможность производить более тщательный отбор людей. Водителей штурмовых средств подвергали всесторонним обследованиям в специально созданном «Биологическом центре», куда были приглашены наиболее видные специалисты итальянской медицины, чтобы помочь командованию флотилии отобрать людей, обладающих качествами, позволяющими им действовать в особых условиях.

Беллони руководил так называемым Подводным центром, в задачу которого входило изучение круга вопросов, связанных с длительным пребыванием человека под водой. Министерство отпустило дополнительные фонды и, что особенно важно, предоставило большую самостоятельность в их распределении в рамках директив генерального штаба. Командование флотилии установило более тесные, непосредственные отношения с отделом подводного оружия арсенала в Специи. Опытный инженер, майор Марио Машулли, был назначен начальником цеха секретного оружия, из которого продолжали поступать более усовершенствованные управляемые торпеды. Другие средства находились в стадии разработки, флотилия имела полномочия заключать договоры непосредственно с частными фирмами на поставку необходимой материальной части. Особо тесное сотрудничество поддерживалось с фирмой «Пирелли», поставлявшей кислородно-дыхательные приборы и другую материальную часть для подводных пловцов, и с фирмой «Каби», которая производила специальные детали для взрывающихся катеров. Один из бывших работников последней — инженер Каттанео, призванный из запаса, — служил техником на флотилии.

Так в этой маленькой части военно-морского флота произошло объединение военных и штатских специалистов, наладилось сотрудничество медиков, ученых, изобретателей, инженеров, моряков и представителей промышленности,

необходимое для получения максимального успеха. Такое сотрудничество было бы желательно распространить на все вооруженные силы, однако 10-я флотилия была редким и, может быть, единственным примером этому в Италии. Между тем, другие страны, лучше нас обеспеченные природными богатствами и более сильные в промышленном отношении, встретили войну, мобилизовав все свои силы и направив к одной цели согласованные усилия всей научной и производственной деятельности нации.

Произошли изменения также и в области планирования. Представители высшего командования, убедившись наконец в огромных возможностях новых боевых средств, предоставляли командованию 10-й флотилии МАС все большую инициативу в отличие от положения, существовавшего до этого в итальянском флоте. (Это была своего рода децентрализация в противоположность централизации, практикуемой высшим военно-морским командованием.) Она дала исключительно хорошие результаты: стимулировалась инициатива отдельных лиц, ускорялся процесс реализации ценных предложений, лучше сохранялась военная тайна.

10-я флотилия жила своей внутренней жизнью, не подвергаясь никаким внешним влияниям. Вопросы политики, иллюзии о скором окончании войны, внезапный восторг по поводу успеха, подавленность в связи с неудачей — все это не занимало наши умы и не отвлекало нас от дела. Нас вдохновляли одна мысль, одно страстное желание, одно стремление: подготовить людей и оружие и найти способ как можно сильнее ударить по противнику. Все остальное нас не интересовало.

От командира флотилии до офицеров, от унтер-офицеров до матросов — все мы были связаны узами, несомненно, более тесными, чем те, которых требует воинская дисциплина. Это было уважение по отношению друг к другу: матрос видел в офицере начальника, а офицеры в свою очередь вели себя во всех случаях, и особенно в боевой обстановке, так, чтобы заслужить уважение подчиненных и увлечь их за собой больше личным примером, чем командой.

По мере того как флотилия росла и расширяла свою деятельность, увеличивалась численность личного состава. Становилось «все труднее сохранять военную тайну. Для этого применили систему разделения на отдельные ячейки. Личный состав каждой специальности был отделен как бы непроницаемой переборкой, так что люди, входившие в одну группу, не знали ничего о том, что делается в смежных группах, и, конечно, о том, что делается в масштабе всей флотилии. Случалось так, что два

матроса, служившие в 10-й флотилии, но в разных отрядах, встретившись, скрывали свою причастность к работам со специальными средствами.

Командование флотилии усилило практические занятия, что являлось ключом к наибольшей эффективности нового оружия, представляющего собой комплекс из людей и материальной части. Водители управляемых торпед, закончившие курс обучения в Серкио, два раза в неделю прибывали в Специю, где с баркаса или с подводной лодки спускались в море и проводили в ночное время учение, включающее: подход к гавани; преодоление сетевых заграждений; скрытное плавание внутри гавани; сближение с целью; подход к подводной части судна; присоединение зарядного отделения торпеды и отход. Целью при подобных учениях являлся выделенный в наше распоряжение старый крейсер «Сан-Марко», переоборудованный в радиоуправляемую мишень для артиллерийских стрельб.

Он стоял на якоре в бухте Вариньяно, окруженный противоторпедными сетями, которые, являясь реальной защитой корабля от возможных атак противника, приближали учение в целом к действительности. Иногда объектом «нападения» был не «Сан-Марко», а отдельные корабли, временно находившиеся в Специи. Вспоминаю, в частности, случай с линейным кораблем «Чезаре». Водителям торпед удалось присоединить зарядные отделения незаметно для находившихся на борту корабля людей, хотя предварительно командование и вахтенные были предупреждены и поэтому элемент внезапности отсутствовал. Только когда на «Чезаре» после нескольких часов внимательного изучения поверхности моря скептически заключили: «Они не смогут это сделать», вблизи борта показались попарно шесть черных голов и водители, сделав жест рукой, означавший «Все готово», исчезли в ночной темноте.

Во время этих упражнений я сопровождал в море экипажи на небольшом катере с электромотором, работа которого не мешала слышать любой звук, исходящий от подводных пловцов, и, в частности, возможные призывы тех, кто почувствовал себя плохо. Это было неизбежно и случалось часто: нужно помнить, в каких условиях вынужден работать человек, погруженный надолго в воду, когда нарушается дыхание в результате повышенного давления или из-за неисправности маски, или из-за отравления чистым кислородом при длительном пользовании кислородным прибором.

Имели место повреждения и материальной части, к сожалению также неизбежные. Следовательно, неожиданное недомогание водителя торпеды, вызванное случайными

причинами или холодом, против которого шерстяная одежда и специальные жиры были только паллиативом, требовало немедленного моего вмешательства или помощи врача, всегда сопровождавшего нас.

По окончании учения, около четырех часов утра, мы все собирались на «Сан-Марко», где нас ожидал плотный горячий завтрак, всегда начинавшийся с вкусных макарон. В моей памяти сохранилась много раз повторявшаяся картина этих завтраков в скромной кают-компании с единственным столом, за которым занимали места бок о бок офицеры, унтер-офицеры и матросы, только что испытавшие длительное напряжение сил, на лицах которых еще не исчезли следы от маски, — славные парни с благородными сердцами, стальными кулаками, крепкими легкими; руки у них были красные и распухшие от задержки кровообращения, вызванной манжетами резинового костюма. Среди них — врач, незабвенный Фалькомата, который следил за каждым из них во всякой обстановке, чтобы вовремя заметить малейшие признаки переутомления или возможного недомогания.

«Ну как прошло учение сегодня, командир?» — спрашивал с легким лигурийским акцентом де ла Пенне. Тосканец Бириндели был немногословен: «Надо бы еще лучше!» «На Мальту, взрыватель на ноль и врагов на воздух!» — твердил уроженец острова Эльбы Тезеи, а триестинец Марчелья молчаливо с ним соглашался. Спорили о женщинах, об охоте, пока Мартеллотта из Таранто не изрекал: «Мир и благодать!» — подводя итог нашему душевному состоянию. С наступлением рассвета, утолив голод, полусонные водители торпед возвращались на автобусе в Серкио, чтобы наконец забыться в безмятежном, восстанавливающем силы сне.

В Серкио текла самая нормальная, здоровая и непринужденная жизнь, какую только можно представить. После занятий все находили развлечения: спортивные игры на открытом воздухе, бесконечные ожесточенные партии в волейбол, купание в море, прогулки по сосновой роще, охота на кабанов (землевладельцы о ней, к счастью, ничего не знали), иногда чтение, споры по самым различным вопросам и песни. Пели старые матросские песни и новые, сложенные во время прогулок.

И никаких газет, никакой политики, ни одной женщины, вход которым был строго-настрого воспрещен. В разговорах чаще всего затрагивалась тема о боевых операциях. Каждый говорил о том, где бы ему хотелось действовать, как преодолеть препятствия, как избежать неожиданных помех. На их столах были, помимо неизбежных фотографий красивых девушек, снимки и

географические карты баз противника, главным образом Александрии, Мальты и Гибралтара, которые исследовались с лупой и корректировались по последним данным разведывательных сводок и авиаразведки. Для водителей торпед эти базы, с их молами, заграждениями, набережными, доками, местами якорных стоянок и их системой обороны не являлись загадкой; экипажи так хорошо изучили ориентиры, глубины, что на своих торпедах могли действовать ночью с такой же уверенностью, как человек в своей собственной комнате.

Много желаний возникало при просмотре ежегодных справочников корабельного состава; разглядывая силуэты самых больших кораблей противника, входящих в состав Средиземноморского флота, водители торпед думали:

«Удастся ли когда-нибудь увидеть их ночью в натуре? Когда будет назначена следующая операция и кого из них пошлют? Что явится объектом атаки?» Однако они делали вид, что не проявляют беспокойства, хотя всякий знал, что нужно быть готовым, каждый надеялся, что пошлют его. Они верили в свои силы и свою подготовку.

Некоторые уже понесенные потери в людях огорчали, но не пугали. Это служба, которую они все добровольно избрали: может быть, завтра придет их черед, и они не боятся. Какая же внутренняя сила воодушевляла их и поддерживала? Что же делало этих людей так непохожими на многих других, отрешенными от личных материальных интересов, что так облагораживало их? У них не было стремления к честолюбию; они не принимали даже искреннего признания их заслуг и избегали почестей и похвал. Богатство их не прельщало; они не получали никакой премии за свои подвиги. Они не получали и повышения в звании и должности, чего легче добиться сидя в министерстве. Не тщеславие руководило ими в стремлении быть участниками исключительных подвигов, поскольку на пути к цели их ждала смерть, а какая польза от того, что тебя отметят после смерти? Одно только вдохновляло их — верность долгу! Как много моряков считают своим долгом целиком посвятить себя службе своей стране. Это безграничное самопожертвование является результатом инстинктивного и глубокого чувства — любви к родине.

Отрядом надводных средств, которому командир Моккагатта отдал много сил, командовал опытный и энергичный офицер Джоббе. Материальная часть отряда непрерывно обновлялась и совершенствовалась в процессе исследований и практических испытаний в море; личный состав усиленно совершенствовал боевую подготовку.

Проводились длительные ночные плавания вдоль Лигурийского побережья с последующей высадкой в намеченных пунктах. При этом задача заключалась в том, чтобы не вызвать тревоги у нашей обычно не предупреждаемой береговой обороны. Тревога, поднятая бдительным сторожевым постом, огонь пулеметных установок и стрелков — вот что влекла за собой неосторожность. Трудно придумать учения более приближенные к боевой действительности, чем эти. Водители штурмовых средств обучались не только осторожности в целях использования тактической внезапности, но одновременно учились в случае обнаружения бесстрашно продолжать атаку под огнем так, как этого требовали условия применения нового оружия.

Эти необходимые и, несомненно, связанные с риском учения стоили жизни некоторым добровольцам: один рулевой катера во время учений, проводившихся недалеко от устья реки Магра, утонул, когда катер перевернуло неожиданно набежавшей волной; младший лейтенант Реньони также утонул во время учебной групповой атаки корабля «Куарто» в порту Ливорно. Эти двое и другие погибли на боевом посту, но не напрасно: без жертв не достичь успеха.

В целях включения деятельности 10-й флотилии МАС в общий план военных операций и для поддержания связи с другими частями флота и координации действий с другими видами вооруженных сил, а также с нашими союзниками немцами назначались по очереди три адмирала: де Куртен, Джартозио и Вароли Пьяцца. Они являлись связующим звеном между 10-й флотилией и военными властями; они представляли для нас ощущаемое олицетворение того туманного, абстрактного и неуловимого, что называлось «министерством». Они были нашими покровителями, защитниками перед высшим военно-морским командованием наших интересов и нужд. Они были, наконец, единственными хранителями многих наших секретов, прежде всего, в области применения штурмовых средств, принимая иногда на себя ответственность за утверждение предложенных нами действий и сообщая о них другим заинтересованным властям только тогда, когда это не могло нанести ущерба ходу операции.

С указанными выше адмиралами, весьма различными по характеру, у нас всегда устанавливалось хорошее сотрудничество. Оно укреплялось с течением времени и все больше поднимало значение 10-й флотилии среди других действующих частей флота.

Командиру Моккагатта принадлежит большая заслуга в деле ее создания и поддержания в размерах, отвечающих постоянно

растущим выдвигаемым перед ней требованиям.

В своем дневнике 29 ноября 1940 года он писал: «Я целиком посвятил себя специальным средствам; почти ничего не читаю и больше ничем не отвлекаюсь. Для того чтобы достигнуть конкретных результатов, необходима твердая решимость».

Вскоре Моккагатта представился случай показать образец выдержки и твердой решимости.

Глава VI
Второй поход «Шире́» в Гибралтар в октябре 1940 года

Начало трехлетней борьбы между 10-й флотилией и Гибралтаром. «Шире» снова выходит в море. Выбор места спуска на воду. Течения в проливе. «Шире» в бухте Альхесирас. Тяжелая жизнь на «Шире». Действия Тезеи и де ла Пенне. Бириндели проникает в гавань. Англичане открывают наш секрет. Подводники в горах. Золотая медаль Боргезе и Бириндели. Доклад в Палаццо Венеция.

Потоплением подводной лодки «Гондар» и неудачным походом «Шире́» закончилась первая серьезная, согласованная попытка нанести удар противнику новым оружием. Но неудача не поколебала нашей веры в будущие успехи. Наоборот, она послужила стимулом к дальнейшим действиям. Железная настойчивость в достижении цели и желание поразить корабли противника, находящиеся в тщательно охраняемых базах, несмотря на трудности и вопреки им, стали главным, что характеризовало моряков 10-й флотилии.

И вот при очередном новолунии в октябре «Шире́» снова вышла к Гибралтару. Это была первая доведенная до конца операция из всех тех, которые с неисчерпаемым упорством и непревзойденной храбростью вела 10-я флотилия МАС в течение войны против удаленной и неуязвимой базы флота противника в западной части Средиземного моря, то есть Гибралтара.

Один офицер английского флота, принадлежащий к секретной военно-морской службе и находившийся во время войны в Гибралтаре, говорит:

«Шире́» под командованием князя Валерио Боргезе доставила три экипажа штурмовых средств для атаки английских линейных кораблей в Гибралтаре. Так началась война, длившаяся три года и развертывавшаяся под водой в бухте Гибралтара. Ценой гибели трех человек и трех попавших в плен итальянские штурмовые средства потопили или повредили там 14 кораблей союзников

общим водоизмещением 73 тыс. т.

Постоянная угроза бесшумной ночной атаки требовала от личного состава флота и армии непрерывного наблюдения. История этой «войны в войне» — это хроника хитростей и ловушек. Ни одна из семи проведенных итальянцами операций не нарушила испанского нейтралитета. Каждая из них требовала от атакующих столько смелости и физической выносливости, что могла вызвать уважение любого флота мира»[11].

Попытку нападения на Гибралтар решили повторить те же самые экипажи (за исключением заболевшего водолаза Джузеппе Вильоли, которого заменил Лаццари).

Двадцать первого октября «Ширé» покинула Специю. На борту лодки царили спокойствие и уверенность, несмотря на то, что никто не скрывал трудностей задачи.

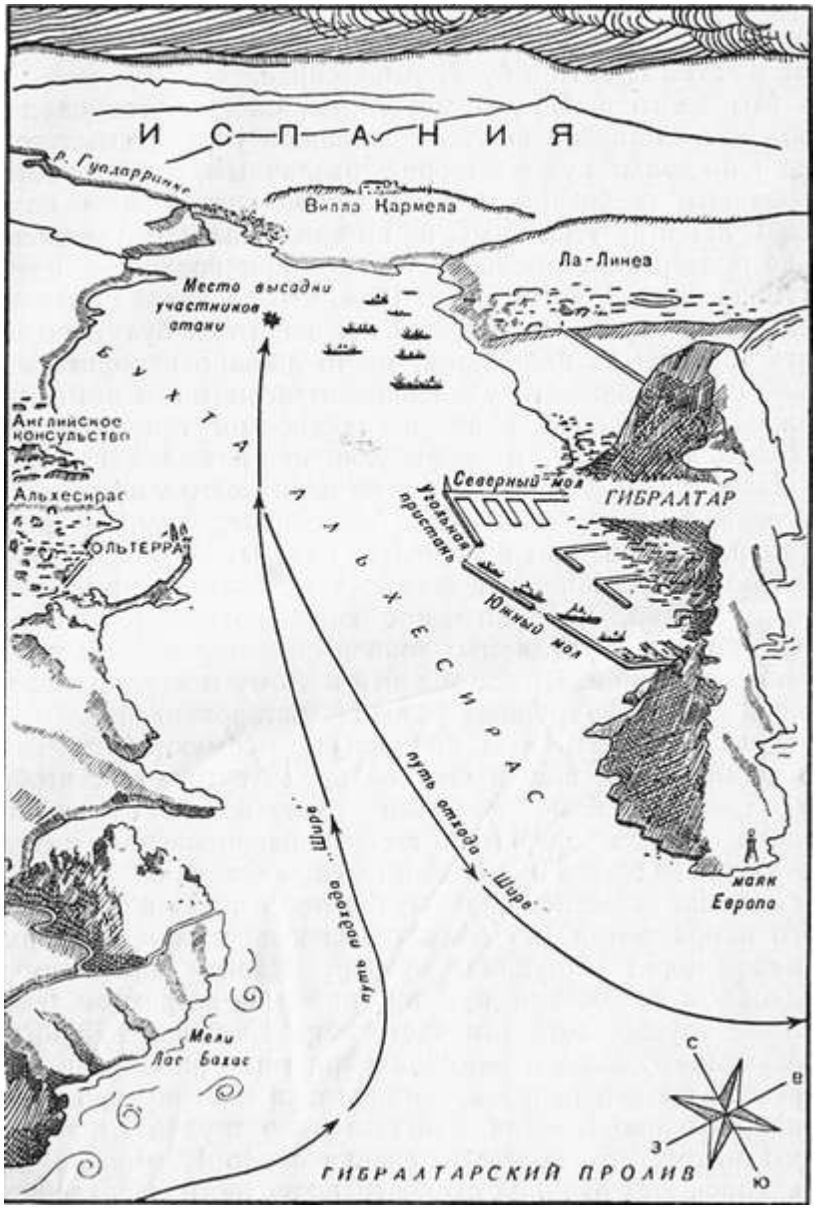

Рис. 3.

Экипажи управляемых торпед большую часть времени проводили лежа на диванах; нужно сохранить силы и как можно меньше подвергаться неизбежным неприятностям, вызываемым неблагоприятными условиями (скученность и духота) на лодке. Питание обильное, настроение прекрасное. Через несколько дней настанет их черед, а пока все заботы лежат на экипаже лодки, который должен доставить их целыми и невредимыми в пункт, наиболее близко расположенный к кораблям противника, и он эту задачу отлично выполняет. Плавание доставляло обычные

«развлечения» военного времени: 22 октября была обнаружена дрейфующая мина, которую несколькими выстрелами из пулемета отправили на дно; 23-го — сильное волнение на море; 26-го самолеты противника вынудили нас двигаться подводным ходом. Наконец, 21-го, мы были у входа в пролив. Ночью попытались приблизиться к Гибралтару в надводном положении, затем повторили такую попытку 28 октября, но оба раза напрасно: эсминцы противника беспокоят и преследуют нас. Наконец, 29-го, следуя в подводном положении против течения, по направлению к Атлантике, нам удалось проникнуть в пролив и затем пройти в бухту Альхесирас.

Мы долго выбирали место, наиболее пригодное для сложного маневра выпуска экипажей управляемых торпед. Оно должно удовлетворять различным, весьма противоречивым требованиям: быть как можно ближе к базе, чтобы люди не утомились, не потеряли много времени и не подвергались большому риску при подходе к цели; глубина должна быть около 15 м, что позволит подлодке лежать на грунте, в то время как водители будут извлекать торпеды из цилиндров; место должно находиться в зоне, по возможности удаленной от вероятного пути сторожевых кораблей, иначе последние могут неожиданно протаранить лодку, маневрирующую на малой глубине.

Наиболее подходило для этой цели место у испанского побережья в глубине бухты Альхесирас, там, где река Гуадарранке впадает в море (рис. 3).

Оно было выбрано с согласия водителей и имело то преимущество, что благодаря характерным течениям в бухте подход управляемых торпед облегчался слабым попутным течением. Чтобы подойти к этому месту, подлодка должна была в трудных условиях осторожно проскользнуть в глубь бухты, то есть проникнуть в самую пасть льва, по возможности еще в светлое время суток, так чтобы выход водителей мог начаться сразу же после захода солнца и чтобы они имели в своем распоряжении целую ночь для выполнения смелой и сложной задачи.

Хорошо известное сильное течение в проливе постоянного направления (из Атлантического океана в Средиземное море) затрудняло маневр. Пройти проливом в подводном положении при попутном или встречном течении нетрудно, хотя там часто встречаются водовороты, требующие большого внимания при маневрировании. Но пересечь пролив поперек, когда лодка повернута бортом к направлению течения, действительно трудно, и прежде всего потому, что скорость течения, около 1,5 мили в час, равнялась половинной скорости подводного хода лодки. Поэтому я считал более удобным попытаться (прецедентов не

было: ни одна итальянская подводная лодка не проникала на рейд Альхесирас в подводном положении ни во время войны и, насколько мне известно, в мирное время) сначала идти против течения, имея его затем попутным при маневрировании у входа в бухту. Вот почему в полдень 29 октября «Ширé» оказалась в Гибралтарском проливе, пройдя в подводном положении мимо входа в бухту Альхесирас. Она лежала на дне на крутом скалистом откосе испанского берега в ожидании вечера. Так провели мы весь день на 70-метровой глубине. Время от времени вихревые движения подводного течения подбрасывали лодку и швыряли на лежащие под ней камни с глухим гулом, который зловеще отдавался в сигарообразном корпусе, вызывая у нас сильное беспокойство, поскольку лодка могла получить повреждение, а противник при помощи гидрофонов мог обнаружить ее присутствие.

Наконец наступил вечер, и мы всплыли. Море спокойное, ветер западный, видимость прекрасная. Лодка была в 500 м от берега бухты Тольмо. Направились в позиционном положении к Гибралтару. Хорошо освещенный, он вырисовывался слева по носу. В 21 час мы попали в луч прожектора; погрузились и, ориентируясь или по глубинам или, периодически поднимая перископ, по испанским маякам (все они были зажжены), вошли в бухту Альхесирас. Сильное течение могло причинить неприятности. Непосредственно вокруг точки поворота в направлении берега имеется ряд очень опасных подводных камней и мелей (Лас Бахас). Около этих камней образуются водовороты во всех направлениях. Бедная «Ширé» кружилась как сухой лист, подхваченный ветром; она то бросалась вниз, то стремилась во что бы то ни стало всплыть, то приближалась к берегу, не слушаясь руля (кстати, действие руля почти не ощущается на таких малых скоростях). Чтобы избежать дрейфа, вызванного течением, я вел лодку курсом с поправкой на 40° влево от истинного курса. Наконец удалось усмирить «непослушного коня» и, удерживая его в руках, медленно продвигаться прямым курсом к цели.

А противник? Мы приближались к его базе и находились уже в нескольких тысячах метров от Гибралтара. Через гидрофоны было слышно движение кораблей на рейде: среди них эскадренные миноносцы в дозоре, сторожевые катера, крейсирующие перед входом в порт, слышались шумы работающих двигателей внутреннего сгорания (возможно, это были испанские рыболовные суда из Альхесираса) — вся жизнь на поверхности отражалась в нашем акустическом приборе. Руководствуясь этими звуками, зная их характер, интенсивность и

направление, мы ясно представляли, что происходило наверху над нами, и соответственно определяли наши действия.

Сколько звуков слышишь под водой, когда плаваешь в военное время в подводном положении на лодке! В это время все внимание концентрируется на акустическом приборе.

Турбина… Это эсминец: сейчас он приближается, мы без гидрофона отчетливо слышим, как его винты разрезают воду. Вот он проходит над нами, все прислушиваются, затаив дыхание; затем он удаляется. Курсы кораблей случайно пересеклись: миноносец наверху шел в направлении пролива, а лодка на глубине бесшумно пробиралась в бухту. Бывают же такие совпадения!

В лодке стояла полная тишина, так как мы находились совсем близко от Гибралтара — на расстоянии около двух миль. У всех на обуви веревочные подошвы, металлические ключи обернуты ветошью; все корабельные механизмы, кроме главных электромоторов, остановлены; приняты всевозможные меры предосторожности, с тем чтобы противник, который находился очень близко, не мог нас обнаружить. Экипажи управляемых торпед были спокойны и готовы к выполнению задачи; они, кажется, очень желали бы ускорить переход. Командир группы водителей Биринделли активно помогал мне в управлении лодкой.

«Ширé» медленно и скрытно продолжала свой путь. Глубины начали уменьшаться, лодка задевала за склон берега. Неожиданно над нами послышался шум двигателя внутреннего сгорания, который затем внезапно прекратился. Все посмотрели друг на друга: что будет? Имеет ли противник гидрофоны? Есть ли у него глубинные бомбы? Моя шутка по адресу нарушителя нашего покоя разорвала гнетущую тишину, воцарившуюся на лодке; на лицах появляется улыбка, момент неуверенности прошел. И вот в 1 час 30 мин. 30 октября мы оказались в намеченном пункте у устья реки Гуадарранке на глубине 15 м. Трудности подхода преодолены. Водители надевали специальное снаряжение и заканчивали последние приготовления. Между тем корабельный радист принял сообщение высшего военно-морского командования — подтверждение того, что два линейных корабля находятся в гавани. Распределив цели, я в два часа подвсплыл, чтобы, сердечно попрощавшись и пожелав успеха экипажам управляемых торпед, спустить их на воду. Затем сразу же лодка погрузилась. Через несколько минут мы услышали в гидрофоны характерный шум удаляющихся торпед. Их действия начались. «Ширé», выполнив свою задачу, изменила курс. Самым малым ходом в подводном положении, почти скользя по дну, чтобы не

поднять тревоги, которая роковым образом сказалась бы на исходе всей операции, мы вновь пересекли в обратном направлении бухту Альхесирас. В 7 час, лодка вышла из нее при попутном течении и весь день шла курсом на Италию. Поскольку мы находились в радиусе действия английских сторожевых кораблей, нужно было идти в подводном положении, но это мучительно: электрическая энергия на исходе — батареи почти разряжены, хотя мы шли все время самым малым ходом; сжатый воздух почти весь израсходован; воздух внутри лодки был в такой степени беден кислородом и насыщен углекислым газом, что у всех тяжелела голова и появлялось неудержимое желание подышать чистым, свежим воздухом.

Но сделать этого пока нельзя. Всплыть — значит погибнуть. Весь день продолжались мучения. К 6 час, вечера появились первые случаи потери сознания. Физическое напряжение людей достигло предела; лодка находилась под водой ровно 40 часов. В 19 час. 00 мин., несмотря на то, что солнце еще не скрылось за горизонтом, я принял решение всплывать. Поток свежего воздуха, ворвавшийся в лодку, создал ощущение опьянения. Поднимаюсь на мостик и дышу полной грудью. На безоблачном синем небе огненное солнце перед закатом освещает скалу Гибралтар, похожую на льва, припавшего к воде.

Вечером 3 ноября с попутным западным ветром вошли в Специю.

Из сообщений, полученных нами по радио из Рима, следовало, что в гавани находятся два линейных корабля. Я распределил цели между водителями торпед следующим образом: Бириндели — ближайший линкор, Тезеи, у которого была торпеда с большим радиусом действия, — линкор, стоящий дальше, а де ла Пенне должен был разведать место якорной стоянки авианосцев и крейсеров. В случае их отсутствия он должен был прикрепить зарядное отделение торпеды под гребные винты ближайшего к выходу из гавани линкора в надежде, что это также может причинить повреждение носовой части соседнего линкора.

Кроме того, всем трем водителям были даны следующие указания: в случае отсутствия больших кораблей атаковать эскадренные миноносцы и портовые сооружения (путепроводы торгового порта, сторожевой корабль у заграждений, батопорты сухих доков и т. д.). Ни в коем случае не оставлять никаких следов в руках противника о том, какие средства принимали участие в нападении на базу.

Проследим теперь, как разворачивались события после того, как управляемые торпеды были спущены с подводной лодки на

воду в 350 м от испанского берега и в трех милях от Гибралтара. Водители верхом на торпедах, содержащих по несколько сот килограммов взрывчатого вещества, должны были приблизиться к месту стоянки огромных кораблей водоизмещением по 35 тыс. т — чудовищ, дремлющих под защитой оборонительных сооружений базы, — и прикрепить к их корпусам заряды.

Де ла Пенне — Бьянки. Выйдя из люка подводной лодки, они направляются к левому кормовому цилиндру, открывают дверку, вытягивают свою торпеду и начинают проверку. Убедившись, что все в порядке, они всплывают на поверхность. Здесь они сталкиваются с первой неприятной неожиданностью: компас не действует. Однако это не имеет большого значения, пока торпеда движется на поверхности и направляется к такой отлично видимой цели, как освещенный город Гибралтар, отчетливо выделяющийся на фоне скал. Де ла Пенне, держа голову над водой, решительно устремляется к цели. Вот как он описал свои действия:

«Через 20 мин, плавания я был освещен четырьмя сильными прожекторами сторожевого судна; погружаюсь и продолжаю движение на глубине 15 м. Спустя 10 мин, слышу треск и обнаруживаю, что мотор остановился. Торпеда быстро погружается, и мне не удается задержать ее падение. Достигнув глубины предположительно 40 м, касаюсь грунта и обнаруживаю, что торпеда от давления деформировалась. Продувая цистерну, пытаюсь подняться на поверхность. Убедившись, что торпеда имеет чрезмерный вес, прихожу к заключению, что она получила пробоину и заполнена водой. Пробую завести мотор и пустить помпы — ничего не выходит. Тогда я покидаю уже непригодную торпеду и всплываю на поверхность, где нахожу Бьянки, который всплыл раньше меня. Мы освобождаемся от кислородных приборов, топим их и плывем к берегу, до которого, по моим подсчетам, около двух миль.

Пока мы плыли, сторожевой катер приближался к нам несколько раз на расстояние меньше 30 м, освещая поверхность воды сильными прожекторами. Но нам удалось остаться незамеченными, и через два часа, то есть около 5 час. 30 мин, по местному времени, мы вышли на берег в одной миле севернее Альхесираса.

Снимаем наши водолазные костюмы и направляемся в район встречи с агентом N, которого находим на дороге в 7 час. 30 мин.» [12]

Тезеи — Педретти. «Около 2 час. 30 мин. 30 октября я выхожу из подводной лодки «Ширé» и вдоль палубы добираюсь до носового цилиндра. Извлекаю мою торпеду и произвожу ее

проверку при помощи водолазов Вильоли и Педретти. При этом обнаруживаю: 1) сильное потемнение циферблатов приборов на приборной доске; 2) водяная помпа работает ненормально. Заняв с Педретти места на торпеде, мы покидаем подводную лодку и следуем на восток. Приблизительно через 5 мин, уменьшаю скорость, поджидая других участников операции. До берега около 500 м, ясно слышен шум прибоя. Быстроходный катер (по-видимому, сторожевой), имеющий прожектора, и один рыболовный идут прямо на нас. Немедленно погружаюсь на глубину до 15 м, чтобы не быть обнаруженным по свечению воды, которое здесь очень сильное. С этого момента теряю связь с другими участниками. Город Гибралтар освещен, порт же полностью затемнен. По направлению к северному молу вижу зеленый огонь, а над ним белый; Правлю на эти огни и примерно через час, находясь вблизи них, устанавливаю, что это освещенный пароход и на нем вахта. Оставив пароход справа, держу курс на восток, пересекая широкое пространство, где расположены десятки различных транспортов. Некоторые из них были частично освещены, на палубах работали люди. Здесь же были и сторожевые корабли (очевидно, формировался конвой). Такая обстановка обязывала часто отклоняться от курса и преодолевать большие участки пути в подводном положении.

Около 5 час, различаю северный мол. Достигнув входа в порт и начав пользоваться кислородно-дыхательным прибором, для того чтобы пройти под водой через препятствия, обнаруживаю, что мой респиратор заполнен водой. Достаю из ящика, расположенного на корме, запасной кислородный прибор, заряженный 10 дней назад, но и он не пригоден к использованию, так как при дыхании вызывает рвоту.

Кислородный прибор моего помощника также действует плохо. Учитывая, что 1) без кислородного прибора я не смогу погрузиться; 2) торпеда имеет большой дифферент на корму и тяжела и 3) вода сильно фосфоресцирует, прихожу к заключению о бесплодности дальнейших моих попыток действовать на поверхности. Кроме того, они принесут вред другим участникам операции. В силу этих причин решаю отказаться от выполнения задачи и направляюсь к испанскому берегу. Через 15 мин, отсоединяю и топлю головную часть торпеды и продолжаю движение курсом норд на западные огни Ла-Линеа. В 7 час. 10 мин, касаюсь грунта. Уничтожаю кислородные приборы и, открыв систему затопления торпеды, даю ей ход в южном направлении.

Достигнув берега и сняв наши водолазные комбинезоны, мы поднимаемся на дорогу и, обойдя контрольный полицейский

пост, направляемся к месту встречи с агентом N» [14].

Итак, из-за неисправной работы материальной части и второй экипаж не достиг успеха, который, казалось, был так близок. Проследим теперь за действиями третьего экипажа.

Биринделли — Пакканьини. Из подводной лодки они вышли вместе с остальными, но сразу же столкнулись с трудностями при извлечении торпеды из цилиндра, на что потеряли 40 мин. Всплыв на поверхность, Биринделли вдруг обнаружил, что водяная помпа не работает и торпеда очень тяжела — она с трудом удерживалась на плаву. Одновременно водолаз Пакканьини обнаружил неисправность кислородного прибора. Он бросил его в море и взял запасной прибор. Кроме того, выяснилось, что скорость хода торпеды очень мала; весьма вероятно, что в батареи попала вода и этим объяснялось прибавление в ее весе.

«Торпеда не имеет запаса плавучести и едва удерживается на поверхности воды. Она камнем пойдет на дно, если заполнить балластную цистерну. Несмотря на это, решаю продолжать выполнение задания в расчете, что, если удастся проникнуть в гавань в надводном положении, я найду такие глубины, которые позволят подойти по дну к указанному мне линейному кораблю «Бархэм». Поэтому начинаю сближение, правя на огни города. Примерно через час оказываюсь между двумя пароходами — первыми в двух длинных линиях стоящих судов. Проходя между ними, слышу голоса вахтенных… Так как торпеда имеет дифферент на корму, моя голова и часть зарядного отделения торпеды немного выступают из воды. Продолжаю таким образом плавание среди кораблей еще около двух часов и затем обнаруживаю, что нахожусь перед оконечностью Северного мола. Плыву параллельно угольной пристани на расстоянии примерно 100 м от нее, направляясь к входу в гавань. Через 3 час. 40 мин, после выхода с подводной лодки мы оказываемся у заграждений. Они представляют собой большие четырехугольные плавучие боны, расположенные друг от друга на расстоянии около 5 м и соединенные толстыми железными полосами. На каждой из этих полос имеется по три железных шипа высотой около 20 см; интервалы между шипами 1,5 м. Я слышу голоса часовых и вижу их тени, но нас никто не замечает. В надводном положении мы проходим через первое и второе заграждения. Вскоре после преодоления второго заграждения обнаруживаю, что нахожусь на траверзе «Бархэма», на расстоянии около 250 м от него. Приближаюсь еще немного к кораблю и затем, заполнив балластную цистерну, погружаюсь на дно, на глубину 14 м. Едва мы коснулись дна, как Пакканьини предупредил меня, что в его

респираторе кончился кислород. Это произошло из-за недостаточной емкости баллона кислородного прибора и оттого, что мой помощник находился все время под водой, даже при плавании в надводном положении. Зная, что его прибор уже непригоден, я приказываю ему подняться на поверхность и оставаться там неподвижным, чтобы не привлечь внимания экипажа корабля. Медленно передвигаюсь по дну, усыпанному мелкими обломками камней, о которые иногда сильно ударяется торпеда. Через 10 мин, она неожиданно останавливается. Выключив мотор и предполагая, что заклинило винт, я произвожу осмотр. Но винт совершенно чист. Снова включаю мотор и пробую его на разных оборотах — он работает вполне нормально, но торпеда остается неподвижной. Убедившись в бесполезности всякой попытки заставить ее сдвинуться, всплываю на поверхность, чтобы посмотреть, на каком расстоянии я нахожусь от цели. Я в 70 м от корабля. Вновь спустившись на дно, решаю подтащить торпеду к цели. Через 30 мин, невероятных усилий чувствую первые признаки обморока вследствие недостатка кислорода и большой концентрации углекислого газа в респираторе прибора. Тогда я, включив часовой механизм взрывателя, поднимаюсь на поверхность и вижу, что нахожусь от цели почти на таком же расстоянии, что и раньше. Остается только попытаться выбраться из гавани и вплавь достичь испанского берега. Двигаясь осторожно, минуя первое и второе заграждения. Здесь я взбираюсь на бон, ложусь и снимаю с себя комбинезон и кислородный прибор. Между тем на молу включается прожектор, луч которого скользит по заграждению и затем гаснет. Топлю кислородный прибор… Затем ныряю около бона, чтобы привязать комбинезон к цепи, иначе он всплывет, и удаляюсь вплавь. Я пытался отыскать Пакканьини, но безрезультатно. После того как я проплыл 200 м параллельно угольной пристани, у меня начались судороги, которые постепенно увеличиваются до такой степени, что я уже не могу держаться на поверхности. Приближаюсь к пристани, намереваясь подняться на нее, пешком дойти до Северного мола и снова плыть в направлении Испании. Влезаю на пристань по стальному тросу и минут двадцать отдыхаю. Потом начинаю пробираться дальше. Прячась за мешками с углем и перебравшись через две ограды, я незаметно для часовых подхожу к середине Северного мола, где имеется узкий мост, охраняемый часовым. Здесь я спускаюсь на сетку, которая закрывает пролет моста, и таким образом миную пост. Между тем начинает светать. Считая, что больше прятаться нельзя, засучиваю рукава рабочей одежды, чтобы не было видно нашивок, и смешиваюсь с толпой рабочих и солдат, которые уже

движутся в большом количестве по молу. Моряки и солдаты обращают внимание на мою грязную и мокрую одежду, подозрительно присматриваются, но не останавливают. На внешней стороне мола ошвартовано много паровых баркасов и английских моторных катеров. Так как уже совсем рассвело, добраться вплавь до испанского берега, оставаясь незамеченным, невозможно. Иду по внутренней стороне мола и замечаю небольшое судно под названием «Сант'Анна». Предполагая, что оно испанское, поднимаюсь на борт и пытаюсь, спрятаться там до наступления ночи. Матросы экипажа заметили меня и начали задавать вопросы. Даю им понять о моем желании остаться на борту. Они говорят, что судно контролируется и никто не может подниматься на него и сходить без разрешения англичан. Я предлагаю им 200 песет, и они готовы взять их, но на борт поднимается английский матрос и спрашивает, являюсь ли я членом экипажа. Они мнутся и ничего не говорят. Матрос уходит и вскоре возвращается с двумя полицейскими, которые задерживают меня и ведут на военно-морской контрольный пункт. Здесь один лейтенант спрашивает меня, кто я. Показываю свое удостоверение личности. Он явно удивлен, звонит по телефону, и вскоре прибывает другой офицер, в чине капитана 3-го ранга. В это время происходит взрыв заряда торпеды. Поднимается большая суматоха. Несколько эсминцев отдают швартовы и выходят из гавани. Теперь уже капитан 3-го ранга спрашивает меня, кто я. В ответ я показываю ему удостоверение личности. Он мне говорит по-французски следующее: «Если вы тот, за кого я вас принимаю, то вы опоздали на три дня. Ваши друзья уже три ночи гуляют по побережью Ла-Линеа. Один жил в отеле «Принчипе Альфонсо». Я молчу, и меня отправляют в гибралтарскую тюрьму. Вечером меня вызывают, и группа из шести офицеров флота, армии и авиации начинает допрос. Отвечаю, что не могу сообщить ничего, кроме моего имени и чина. Они продолжают задавать вопросы самого различного характера до 5 час, утра; затем меня вновь отправляют в одиночную камеру, говоря, что, поскольку я не объяснил, как и с какими целями прибыл в Гибралтар, они считают меня диверсантом. На следующий вечер меня опять вызывают и говорят, что считают меня военнопленным. Что касается Пакканьини, то он был обнаружен в море утром 30 октября и схвачен. Вел себя он отлично» [15].

Так Биринделли рассказывает о необычайном приключении, стоившем ему трех лет тяжелого плена, вспоминая о боевом задании, выполненном с исключительным мужеством, достоинством и гордостью.

Несмотря на упорное желание участников, и эта операция не имела успеха из-за явного несовершенства еще не отработанной до конца материальной части. Но по сравнению с предыдущей попыткой были достигнуты определенные успехи, ибо впервые управляемые торпеды были доставлены в назначенный пункт для спуска на воду, преодолели естественные препятствия и оборонительные заграждения противника, а одному из экипажей удалось проникнуть внутрь гавани и подойти на 70 м к цели.

У нас не было недостатка в сообщениях об исходе операции. Благодаря хорошей организации, предварительно созданной на испанском берегу, два экипажа, де ла Пенне и Тезеи, немедленно вернулись на родину. От них мы узнали о технических причинах, побудивших их отказаться от выполнения заданий. Даже Бириндели, находясь уже в плену, вскоре прислал свое донесение. Каждый водитель торпеды должен был запомнить секретный код (различный для каждого). Пользуясь этим кодом, они в обычных, дозволенных военнопленным письмах домой сообщали об исходе операции, сведения о базе противника и о том, с какими непредвиденными трудностями там можно встретиться, а также выражали свое мнение о возможности повторных попыток.

«Скажите моему брату, чтобы он вторично сдавал экзамены! — писал своим родным Бириндели. — Если провалится снова, пусть не отчаивается: хорошо подготовившись, он не встретит непреодолимых препятствий и добьется успеха». Эти слова были понятны командованию 10-й флотилии.

Но, как всегда, имелась и обратная сторона медали. Впервые проникнув в английскую базу, итальянские водители управляемых торпед раскрыли секрет применения нового оружия, представлявшего собой новую угрозу. Было логичным ожидать, что во избежание повторного нападения противник примет меры предосторожности.

В первый момент англичане приняли взрыв заряда торпеды за взрыв авиационной бомбы. Но после захвата Бириндели и Пакканьини у них уже не было больше сомнений в действительном характере нападения, произведенного на их базу. Кроме того, покинутая Тезеи торпеда, побродив по бухте (двигатель не был выключен), приткнулась к песчаному берегу на испанской территории, вблизи от Гибралтара. Правда, испанцы сразу же завладели ею и отвезли в свой арсенал. Но это не укрылось от англичан. Тем более, что об этом упоминалось в прессе. Газета «Информасионес» 31 октября в статье под заголовком «Итальянская подлодка вблизи Гибралтара» сообщала: «Ла-Линеа, 31. Упорные циркулирующие среди

населения слухи подтвердились: утром 30 октября итальянской подводной лодке удалось приблизиться к входу в гавань и выпустить торпеду, которая повредила металлические сети, прикрывающие вход в гавань». Мадридская газета «А.В.С.» поместила 2 ноября следующее сообщение:

«Альхесирас. 1 ноября 1940 г., 23 часа. Через Альхесирас в С. Фернандо провезли найденный на побережье Эспигон в Ла-Линеа аппарат для осмотра и изучения его в арсенале Ла Каррака. Аппарат, длиной 5 м, напоминает обычную торпеду, но имеющую два сиденья и несколько рукояток. Относительно экипажа ничего не известно, но предполагают, что аппарат аналогичен тому, который взорвался в заградительных сетях гавани у Гибралтара. Он был скрытно выпущен с подводной лодки, надводного корабля или с самолета. Когда на берегу обнаружили эту странную торпеду, ее винт все еще вращался».

Командование английской военно-морской базы в Гибралтаре 31 октября опубликовало следующее сообщение: «Сегодня утром офицерами итальянского военно-морского флота была произведена неудачная попытка взорвать находящиеся в базе корабли при помощи торпед специального устройства. Одна торпеда взорвалась при входе в гавань, не причинив, однако, ущерба, вторая выбросилась на побережье на испанской территории».

Вскоре подтвердилось, что попытка совершить нападение вызвала тревогу среди англичан. Один осведомитель 6 ноября сообщил:

«В истекшие дни с некоторых кораблей в гавани стали неожиданно сбрасывать глубинные бомбы; делается это с нервозностью, которая царит на борту кораблей после случая с появлением управляемых торпед… Общественное мнение Гибралтара встревожено появлением нового загадочного оружия.

Распространился слух, что подводная лодка, выпустившая торпеды, будто бы произвела выпуск их из пролива. Вероятно, этот слух распространяется искусственно с целью показать, что лодке никогда не удалось бы безнаказанно войти в бухту. Экипажи торговых судов, которые всегда стоят на внешнем рейде, в связи с этим очень обеспокоены».

В итоге эта операция явилась ценным опытом, полезным на будущее. Выяснилось, что подход подводной лодки к базе противника на дистанцию дальности действия управляемой торпеды был вполне осуществимым делом; подводная материальная часть (торпеды и кислородно-дыхательные приборы) до конца еще не отработаны; заграждения Гибралтара проходимы; экипажи могут выполнить задание при условии

безотказной работы материальной части; экипажи торпед значительно утомлялись при плавании на подводной лодке, будучи вынужденными находиться несколько дней в неблагоприятной обстановке; наконец, противник был встревожен опасностью, представляемой новым средством ведения войны, вследствие чего, вероятно, ввел новые меры предосторожности. С другой стороны, у экипажей вражеских кораблей создавалось нездоровое настроение, то есть не было уверенности в собственной безопасности, даже когда корабли стоят в гавани. Это само по себе уже являлось успехом, так как влекло за собой расход сил и средств противника в большем объеме с целью предотвратить угрозу даже в гаванях, считавшихся до сих пор недосягаемыми для наших нападающих сил и средств.

После возвращения в базу я был приглашен к заместителю морского министра и начальнику морского генерального штаба адмиралу Каваньяри. Он выразил свое удовлетворение нашими действиями в связи с выполнением задания и спросил, что меня особенно беспокоит и что он мог бы для меня сделать. Я ответил, что хотел бы организовать отдых в горах для всего моего экипажа, в хороших отелях, где вне рамок военной дисциплины моряки могли бы восстановить свои силы и развлечься. Все связанные с этим расходы я просил отнести за счет средств флота. Адмирал с готовностью удовлетворил мою просьбу. Через несколько дней половина команды «Ширé» прибыла в Ортизеи в Валь Гардена. Для меня не было ничего более приятного, чем знать, что мои моряки пользуются заслуженным отдыхом в этой веселой местности. Они просыпались в своих мягких кроватях когда хотели и приказывали: «Шоколад со сливками — буду завтракать в постели»; потом катались на лыжах, спускаясь с самых крутых снежных склонов. Вечером — отличные кавалеры, какими умеют быть моряки, — они составляли приятную компанию грациозным дачницам и самым красивым здешним девушкам. Этим признанием заслуг моего экипажа я был удовлетворен, пожалуй, больше, чем золотой медалью «За воинскую доблесть», которой я был награжден как командир подводной лодки, проникшей в Гибралтар.

Впоследствии мои коллеги, командиры подводных лодок, тоже решились претендовать на подобное отношение и к их экипажам; таким образом, льгота, полученная для команды «Ширé», распространилась, стала правилом для всего подводного флота Италии.

После своего возвращения на родину Бириндeлли был награжден золотой медалью. Пакканьини и четыре человека, составлявшие два других экипажа, были награждены

серебряными медалями.

В ноябре, сопровождаемый адмиралом Каваньяри, я был принят дуче, являвшимся главнокомандующим вооруженными силами в военное время. Первый и последний раз я прошел по знаменитому салону Маппамондо в Палаццо Венеция. Со мной были Тезеи, Педретти, де ла Пене и Бьянки.

Дуче стоял за письменным столом, руки по швам, одетый на сей раз в штатский костюм — серые брюки в полоску и черный пиджак. Он выглядел усталым и рассерженным (перед нами он принял генерала Содду, возвратившегося из инспекционной поездки по Албании, где находились наши войска и где война с Грецией принимала трагический оборот).

Аудиенция была короткой. После представления, сделанного адмиралом Каваньяри, дуче пожелал заслушать доклад об операции. Я кратко доложил, пользуясь навигационной картой, которую имел при себе. Он заинтересовался, в частности, фактом, что Гибралтар был освещен, как в мирное время; призвал нас к настойчивости и выразил свое удовлетворение «от имени всех итальянцев». Фразой «Можете идти» аудиенция была окончена. Я имел возможность лично познакомиться с Муссолини за несколько лет до этого случая на завтраке, устроенном морским министерством для награжденных за участие в войне в Испании; три года спустя, в сентябре 1943 года, я вновь увидел его в Рокка делле Каминате в чрезвычайно драматической для нашей страны обстановке.

Глава VII
Первый успех штурмовых средств. Победа в бухте Суда в марте 1941 года

Греция вступает в войну. Походы к Санти Куаранта и Корфу. Организация английской военно-морской базы в Суда (о. Крит). Катера базируются на Берос. Тщетные попытки в январе и феврале. Наконец создается благоприятная обстановка. Атака катеров. Донесения лейтенантов Фаджони и Кабрини. Потопление крейсера «Йорк» водоизмещением 10 000 т. Шесть золотых медалей. Немецкая ошибка и упорство английского адмиралтейства. Два документа командира крейсера «Йорк».

Со вступлением Греции в войну (28 октября 1940 года) англичане сразу использовали якорные стоянки, которых так много вдоль побережья этой страны, в особенности вдоль берегов ее многочисленных островов. Заливы и открытые бухты в южной части Адриатического моря находятся сравнительно на небольшом расстоянии от наших берегов. Как якорные стоянки кораблей, они имели относительно слабые оборонительные сооружения, и потому осуществить нападение при помощи наших надводных средств не представляло большого труда.

В начале апреля 1941 года были организованы походы катеров в районы портов Санти Куарапта (Саранде) в Корфу. «Эти походы не относятся к числу особо важных, — писал в своем военном дневнике Моккагатта, — так как в названных портах вряд ли могло быть много кораблей противника, но речь идет об испытании средств в тренировке экипажей. Позднее мы перейдем к решению более серьезных задач…».

3 апреля катера МТМ, предварительно сосредоточенные в Бриндизи, были отбуксированы на островок Сасева, который мы избрали в качестве нашей операционной базы в связи с тем, что

он расположен вблизи от намеченных объектов атаки.

«Мы вышли в море 4 апреля вечером. Погода безветренная, луна слегка закрыта облаками, — описывал события Моккагатта, который непосредственно руководил действиями катеров. — Катера шли полным ходом к Саранде. Однако в ночной тишине они создавали много шума, и когда мы были на расстоянии 200–300 м от мыса Ферруччо, зажегся прожектор, и противник открыл частый пулеметный огонь. Как выяснилось позже, катер Джоббе получил два попадания, катер Массарини — ни одного. Я стал разыскивать их и вскоре нашел один катер, а второй обнаружил утром в Сасено. Я был удовлетворен, представив себе, на что способны катера этого типа, и наметил даты будущих боевых походов. Было бы несправедливым не упомянуть в этих записках о подчиненном мне личном составе. Люди работали с большим напряжением сил, не зная отдыха, не оставляя времени на то, чтобы сесть за стол и покушать, однако были бодры и хотели только одного — работать и бороться. В этот поход я должен был взять дополнительно двух человек, уступая их настойчивым просьбам. Они ни за что не хотели оставаться на берегу, просили взять их с собой. С такими людьми можно идти на край света».

Поход к Корфу с теми же участниками, то есть Джоббе и Массарини, под руководством Моккагатта не дал желаемого результата в связи с неожиданной для нас воздушной бомбардировкой, проведенной нашей авиацией в это же самое время, но явился очередной проверкой материальной части и послужил для участников подготовкой для будущих боевых действий.

Между тем в широкой и глубокой бухте Суда, на северо-западном берегу острова Крит, была создана английская военно-морская база, где английские корабли находили убежище и снабжение. Эта база являлась угрозой нашим островам (Додеканес) и морским сообщениям между Италией и этими островами, которые представляли собой наши далеко выдвинутые форпосты в восточной части Средиземного моря.

Начиная с декабря 1940 года в целях противодействия морским перевозкам противника между Египтом и Грецией, в бухте Партени на острове Лерос дислоцировалась флотилия катеров МТМ, готовых атаковать корабли противника в бухте Суда, как только воздушная разведка обнаружит их там.

Моккагатта находился на острове Лерос почти месяц, чтобы окончательно отработать план сложной операции и проследить за специальной подготовкой и тренировкой личного состава. Особенности применения штурмовых средств требуют изучения в мельчайших подробностях наиболее пригодного метода их

использования, преодоления различных трудностей, учета специфики этого оружия, географической и тактической обстановки в каждом порту.

Два эскадренных миноносца, «Криспи» (командир Феррута) и «Селла» (командир Редаэлли), были выделены для перевозки катеров, по шесть на каждом. Для подъема и спуска катеров на воду на этих кораблях имелись шлюпбалки с электрическим приводом. В процессе многих упражнений, выполненных на Леросе под руководством неутомимого и настойчивого Моккагатта, благодаря искусно придуманному устройству и умелой подготовке людей удалось добиться спуска на воду шести катеров за 35 сек. — прекрасный результат!

20 января Моккагатта вернулся в Италию для того, чтобы продолжать выполнение обязанностей командира флотилии. Он оставил в распоряжении командующего ВМС в Эгейском море (адмирал Бьянкери) эффективное боевое средство, готовое к использованию при первой благоприятной обстановке.

В период новолуния (примерно с 23 января до первых чисел февраля) катера под командованием старшего лейтенанта Фаджони, погруженные на «Криспи» и «Седла», ждали приказа о выходе в море. Между тем, самолеты морской авиации ежедневно производили фоторазведку над бухтой Суда, чтобы определить состав и расположение кораблей противника и наличие и характер заграждений.

Однако благоприятного случая не представилось ни в январе, ни в феврале (то есть в месяцы, которые по продолжительности темного времени суток являются самыми удобными для проведения атак): либо на якорной стоянке в бухте Суда не было военных кораблей, представляющих интерес, либо состояние моря было таким, что совершенно исключалась возможность спуска катеров на воду.

Всего лишь по одному разу в январе и феврале «Криспи» и «Седла» выходили в море, но после нескольких часов плавания возвращались. Первый раз потому, что произведенная авиационная разведка не обнаружила английских кораблей в бухте, и второй раз из-за того, что количество кораблей было слишком незначительным.

Какое совпадение благоприятных обстоятельств требуется для успеха операции! В течение нескольких дней должна быть достаточно хорошая погода, позволяющая производить воздушную разведку; состояние моря — таким, чтобы маленькие катера могли преодолевать не слишком крутую волну; необходимо иметь корабли — носители катеров; должны быть полностью готовы катера и их рулевые, и, наконец, корабли

противника — находиться в их базе.

Во время долгих дней ожидания небольшой отряд Фаджони постоянно тренировался. Настроение личного состава всегда было бодрым, несмотря на неудачные выходы в море в январе и феврале и на то, что отряд дислоцировался в Партени — месте, лишенном каких-либо удобств и средств обслуживания.

20 января при взрыве авиабомбы, сброшенной самолетом противника, были ранены двое рулевых. Оба они просили не освобождать их от выполнения задания. Они быстро выздоровели и вскоре были в состоянии принимать участие в операции. В марте вести воздушную разведку над бухтой Суда стало трудно в связи с улучшением противовоздушной обороны и, в частности, с действиями многочисленных истребителей противника.

25 марта «Криспи» и «Селла», находившиеся в Стампалья с катерами МТМ на борту, подверглись бомбардировке с самолета противника. На «Криспи» один матрос был убит и трое ранены. В тот же день создались наконец благоприятные условия для действий катеров. Погода установилась прекрасная, море было спокойное, а авиаразведка обнаружила в бухте Суда два эскадренных миноносца, 12 грузовых судов и крейсер водоизмещением предположительно 10 тыс. т. Был дан приказ начать операцию. Ночь выдалась темная, звездная, над водой поднимался небольшой туман. Благополучно совершив переход морем, два эсминца в 23 час. 30 мин, прибыли в намеченный пункт в 10 милях от побережья противника. Катера спустили на воду, рулевых напутствовали сердечными пожеланиями. Корабли легли на обратный курс.

Шесть катеров с водителями Луиджи Фаджони, Анджело Кабрини, Алессио де Вито, Туллио Тедески, Лино Беккати и Эмилио Барбери подошли в сомкнутом строю к входу в бухту.

Теперь предстояло выполнить самую трудную часть задания, то есть бесшумно и незаметно, преодолевая сетевые заграждения» проникнуть в глубинную часть бухты, где в безопасности стояли на якоре корабли (рис. 4). Из рапорта Фаджони:

«Погода и видимость хорошие, легкий юго-западный ветер, пологая волна. При входе в бухту уменьшаем скорость хода, чтобы шум наших моторов не был услышан противником. Направляю катер к середине 1-го заграждения, вхожу в промежуток между двумя буями и легко прохожу его. Остальные катера проходят за мной. Через несколько минут вижу 2-е заграждение и прохожу его вблизи небольшого островка, где выступают подводные камни, которые легко спутать с катерами. Прохожу без затруднений. Следующий за мной Барбери несколько задерживается. Чтобы де потерять связь, выключаю

мотор, останавливаюсь и жду в тени, падающей от островка. Через некоторое время снова вижу всех пятерых, становлюсь головным и продолжаю движение, держась середины бухты. Время около 2 час. 45 мин. (26 марта), через два с половиной часа начнет светать. Имея в виду возможность задержки при прохождении 3-го заграждения увеличиваю скорость хода. Через 10 мин, два прожектора освещают центр бухты, но противник нас не замечает. В 3 час. 30 мин, подходим к 3-му заграждению. Не будучи в состоянии прямо преодолеть его, проникаем через небольшой зазор между заграждением и берегом. Двигаюсь к середине бухты, через несколько минут даю сигнал остальным водителям застопорить моторы и собраться около меня; мы еще имеем в запасе время, чтобы немного подождать и затем действовать в более благоприятных условиях видимости. Решаю ждать. Крейсер стоит на якоре приблизительно в 200 м от нас, а грузовые суда — несколько дальше, лишь один танкер стоит в 100 м, развернувшись против ветра. Тщательно обследую в бинокль место стоянки кораблей и выбираю наиболее крупные цели, а затем передаю его по очереди Кабрини и другим водителям, чтобы они запомнили расположение объектов их атак. Время 5 час. На крейсере производят побудку, слышатся свистки боцманских дудок и виден передвигающийся по палубе свет фонаря; из передней трубы корабля поднимается дым. Через некоторое время вижу, как зажигаются проблесковые красный и зеленый огни на разводной части заграждения. Даю сигнал «Вперед!». Кабрини и Тедески устремляются в атаку на крейсер. Катера развивают максимальную скорость хода, и через несколько томительных секунд раздается один взрыв и за ним немедленно — звуки выстрелов зенитных орудий, стреляющих по воображаемым самолетам. Справа слышу другой взрыв и предполагаю, что он произведен Барбери. Беккати находится слева от меня и просит разрешения атаковать большой танкер, который я ему предварительно указал. Я приказываю ему подождать, и мы вместе приближаемся к танкеру. Только когда Беккати хорошо различает цель, разрешаю ему выходить в атаку. Он только этого и ждал: его катер рванулся вперед. В это время сзади раздался взрыв. Крейсер сильно накренился на правый борт, весь окутанный клубами дыма. Но погружается он медленно, поэтому я также решаю атаковать его. Прежде чем включить скорость, осматриваю еще раз в бинокль бухту и вижу сзади танкера корабль, имеющий камуфляжную окраску. Это военный корабль. Перекладываю руль вправо, увеличиваю скорость до максимальной и иду в атаку. Спустя некоторое время закрепляю руль и выбрасываюсь с катера. В течение нескольких

секунд слышу шум мотора, затем следует взрыв, однако, учитывая расстояние и направление атаки, предполагаю, что катер ударился о какое-то препятствие внутри гавани. Я плыву, напрягая силы, по направлению к северному берегу. Вскоре делается светло и с носа ближайшего парохода слышатся крики. Подходит шлюпка, берет меня и доставляет на борт. Сообщаю свою фамилию и чин, меня обыскивают и ведут в кают-компанию, где собрался почти весь экипаж судна; на каждом надет спасательный пояс. Спрашивают, не с подбитого ли я самолета и есть ли другие мои товарищи в море. Отвечаю отрицательно. Мне не дают приблизиться к иллюминатору, чтобы посмотреть, что творится снаружи, предлагают виски, чай, сигареты и помогают снять резиновый комбинезон. Примерно через полчаса солдаты морской пехоты доставляют меня на берег в комендатуру, они же защищают меня от группы враждебно настроенных грузчиков-греков. Вижу матроса, на ленточке бескозырки которого написано: «H. M. S. York». В 10 час, в сопровождении одного вооруженного пистолетом морского офицера и двух часовых меня переправляют на шлюпке на другой берег. Пересекая бухту, проходим мимо танкера, из пробоины которого вытекает нефть. Вижу крейсер, глубоко осевший носом в воду. Корма его находится на уровне воды, орудия кормовой башни оставлены в положении с максимальным углом возвышения, люди заняты работой на палубе, у правого борта крейсера стоит небольшой танкер. Один гидросамолет обследует бухту вдоль и поперек, летая на очень малой высоте.

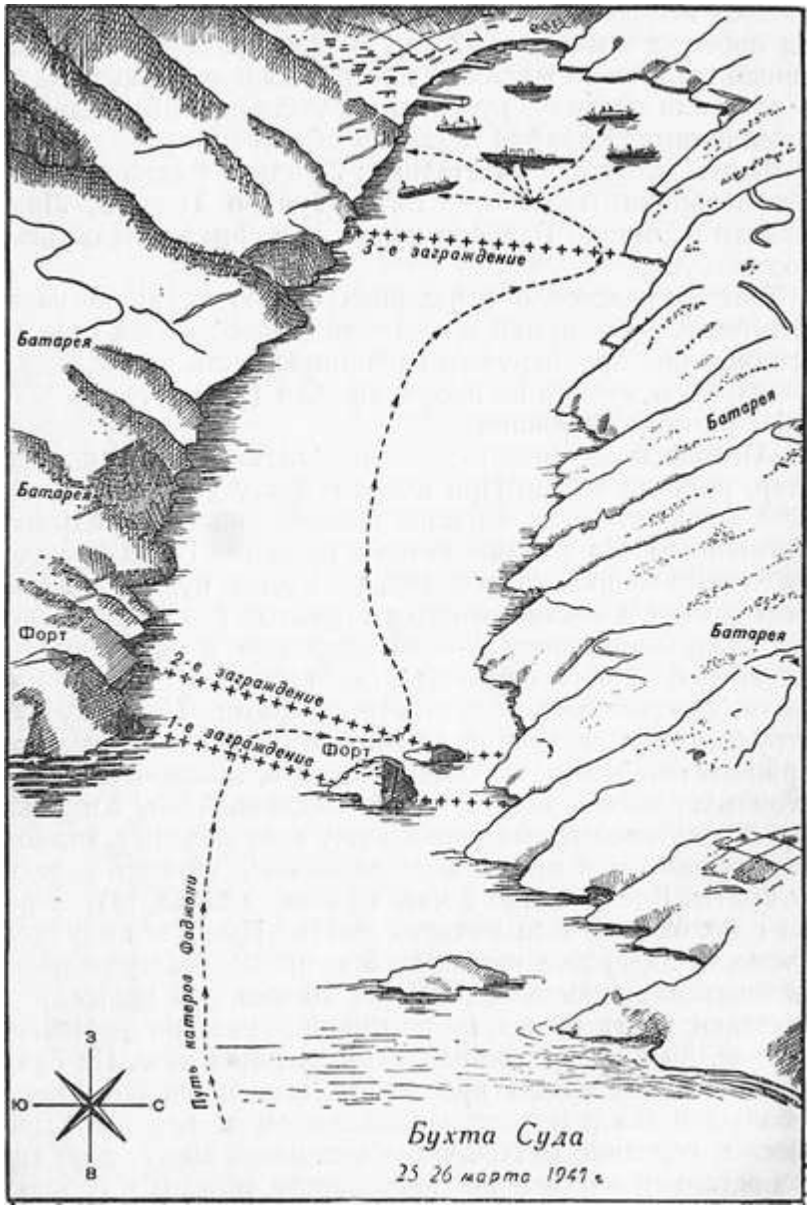

Рис. 4.

Подходим к небольшому пирсу. Недалеко от него вижу один из наших катеров, целый и невредимый, вокруг него много солдат. Офицер подводит меня к катеру и, угрожая пистолетом, спрашивает, опасно ли трогать катер. Предполагая, что взрыв может еще произойти, отвечаю утвердительно и рекомендую отвести от этого места солдат. Он спрашивает меня, могу ли я объяснить ему, как обезвредить заряд и как устроен взрыватель. Отвечаю, что ничего не знаю. Офицер снова угрожает пистолетом и настаивает на ответе. Я не отвечаю. Вскоре он прекращает

допрос, приказывает всем удалиться, и мы снова возвращаемся обратно в комендатуру…

На следующий день в полдень, в тюрьме Кастелло Палеокастро, я увидел остальных пятерых водителей наших катеров.

Атака была выполнена в соответствии с полученной подготовкой и приказами Моккагатта. Она началась с наступлением рассвета. Командир группы, распределив цели, ожидал исхода атак по наиболее важным целям, располагая еще и резервом. Подход к бухте, преодоление заграждений и сама атака были осуществлены спокойно и решительно всеми участниками, которые подтвердили готовность выполнить свой долг.

27 марта я попросил разрешения написать семье и условным шифром сообщил о захвате противником одного невзорвавшегося катера. Прошло достаточно времени, пока я узнал, что в июне 1941 года мое письмо дошло до командования 10-й флотилии» [14].

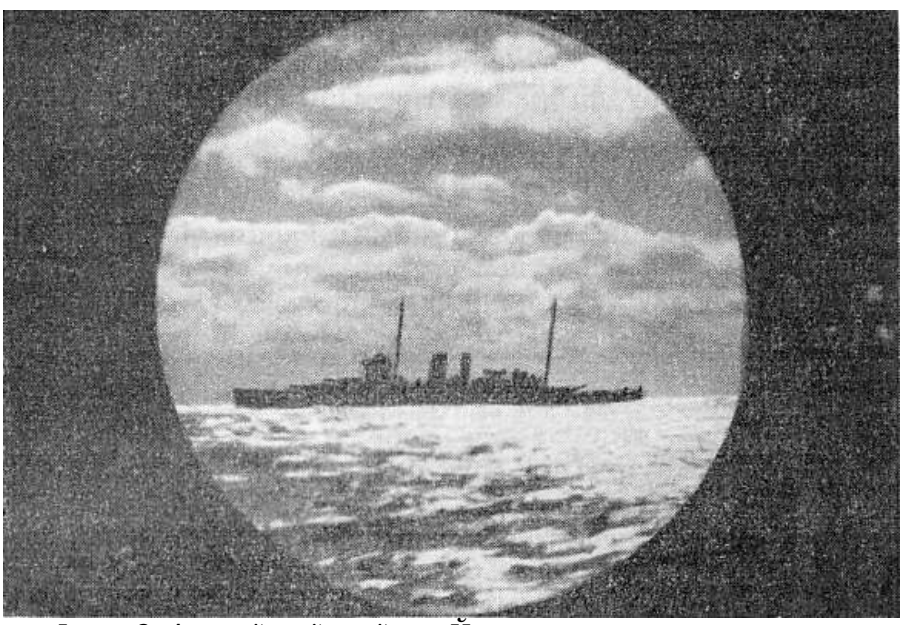

Фото 8. Английский крейсер «Йорк».

А вот как рассказывает Кабрини о своей атаке крейсера «Йорк»:

«Выполняя приказание Фаджони, глушим моторы и приближаемся к нему. Видны очертания различных кораблей и вдали слышен шум турбовентиляторов. В направлении шума обнаруживается темная масса крейсера. Фаджони знакомит нас со своим решением; он выделяет два катера для атаки крейсера.

Эта задача поручена мне и Тедески. Мы должны атаковать крейсер, как только позволят условия видимости. Другие участники, из которых каждый имеет свою цель, отойдут после того, как услышат первые взрывы.

Оставляю группу Фаджони и с минимальной скоростью направляюсь к крейсеру. Тедески ведет свой катер в непосредственной близости от моего. Очень темно, отчасти потому, что берег высокий. Крейсер имеет защитную окраску, и его трудно различать. Приближаемся до тех пор, пока корабль становится отчетливо виден, затем останавливаемся, ожидая начала рассвета. Дистанция до корабля — 300 м. Стоим 15 мин. В 5 час. 30 мин., опасаясь, что противник может заметить нас или наших товарищей, даю приказание выходить в атаку. Некоторое время идем борт о борт на полной скорости. Когда до крейсера остается около 80 м, закрепляю руль, освобождаю предохранитель и выбрасываюсь в воду. Катер, когда я оставляю его, наведен на центр корабля.

Прежде чем мне удается взобраться на спасательный плотик, отчетливо слышу звук удара двух катеров по корпусу корабля. Ясно слышу также разрезающие катера взрывы и через несколько мгновений ощущаю мощный подводный взрыв. Сразу же вижу сильно накренившийся крейсер. Слышу шум моторов других катеров, затем серию взрывов, некоторые из них на близком, а некоторые на далеком расстоянии…

Обнаруживаю, что мой резиновый комбинезон порван, с большим трудом снимаю его и плыву к берегу в надежде найти место, где я смогу выбраться. В 15 м от берега ко мне подошла шлюпка. Офицер, направив на меня пистолет, приказывает поднять руки. Затем меня, как груз, поднимают на шлюпку; я очень устал и с трудом держусь на ногах. Меня высадили на берег, вблизи от батареи, и передали двум часовым.

Здесь я встречаю также Тедески, Беккати и Барбери» [16].

Водители других катеров успешно произвели атаки намеченных целей: де Вито — парохода; Барбери — танкера, который, получив попадание в среднюю часть, затонул; Беккати — другого большого груженого танкера (18 тыс. т), который, получив громадную пробоину, тоже затонул.

В течение нескольких минут в бухте слышались грохот взрывов и звуки стрельбы многочисленных батарей, открывших интенсивный зенитный огонь.

Затем с рассветом наступила тишина. Англичане с изумлением выяснили, что были застигнуты врасплох: их корабли подверглись неожиданной атаке с применением неизвестного оружия, которым владели итальянские моряки. А пленные

итальянцы испытывали радость, сознавая, что добились успеха. Беккати в своем донесении рассказывает:

«С батареи мы могли видеть сильно накренившийся крейсер, который буксиры пытались отвести на мель. Видели бухту и много нефти, которая всплывала на месте затонувшего танкера, а также другой накренившийся танкер, создававший впечатление, что он тонет».

Водители катеров вели себя отлично. Они проникли далеко в воды противника, пройдя через три ряда заграждений; достигли зоны в нескольких сотнях метров от кораблей и устроили там совещание, спокойно изучая обстановку, передавая с катера на катер бинокль командира. Окруженные часовыми, прожекторами, орудиями, они ожидали рассвета, а затем по команде «Вперед!» бросились в атаку на корабли, действуя спокойно и хладнокровно, как во время обычных учений и тренировок, проводимых в дружественных водах. Это было демонстрацией самообладания, основанного на высоких моральных качествах и дисциплине, закрепленного в процессе частых упражнений, когда люди умышленно ставились в условия не менее трудные, чем при фактических боевых действиях.

Шесть отважных водителей катеров, принимавших участие в атаке кораблей в бухте Суда, по возвращении на родину из плена были награждены золотой медалью «За воинскую доблесть».

Тесное, хотя и недостаточное взаимодействие между авиацией и военно-морским флотом, поддерживаемое и укрепляемое единым командованием вооруженных сил Эгейского моря, высокая эффективность катеров, отличная организация и напряженная подготовка (что является заслугой Моккагатта) и прежде всего высокая доблесть участников обеспечили победу, которая явилась началом ряда успехов 10-й флотилии МАС. Крейсер «Йорк» водоизмещением 10 тыс. т и три торговых вспомогательных английских судна общим водоизмещением 32 тыс. т, потопленные или выведенные из строя на все время войны, — совсем неплохо для начала.

Когда в мае 1941 года немецкие войска заняли Крит, они обнаружили в бухте Суда полузатопленный крейсер «Йорк» и, считая, что он потоплен в результате воздушных бомбардировок, которым был подвергнут остров до занятия, зачислили его на свой счет. Но описанные выше неопровержимые факты не вызывают сомнений в том, кому следует приписывать эту морскую победу. Если бы сомнения все же остались, их можно рассеять при помощи документов, найденных на том же «Йорке» итальянскими офицерами и матросами, прибывшими на корабль

сразу же после оккупации острова. Среди документов имеется написанное от руки распоряжение командира корабля командиру электромеханической части. Вот его содержание:

Распоряжение.

Командиру электромеханической части от командира корабля — лично

Прошу собрать показания всех, кто находился в машинном и котельном отделениях в момент нанесения удара по кораблю 26 марта, а также от каждого, кто может дать сведения о двух кочегарах, погибших в машинном отделении.

Кроме того, хотел бы, чтобы вы составили в хронологическом порядке, пока события свежи в вашей памяти, итоговую запись установленных и отмеченных повреждений, а также перечень событий после того, как мы начали откачивать воду.

Р.П. 27/3

Второй документ — это инструкция, напечатанная на машинке: Крейсер «Йорк», 28 марта 1941 года

№ 37

Распоряжение командира.

Командирам боевых частей

1. Командирам боевых частей предлагается представить как можно быстрее рапорты, осветив в них следующие вопросы, касающиеся недавнего торпедирования корабля «Йорк»:

а) полученные повреждения;

б) вопросы, представляющие особый интерес;

в) имена офицеров и матросов, поведение которых, по их мнению, заслуживает особого упоминания.

2. Приказы адмиралтейства по флоту, которые могут потребоваться в связи с этим, можно получить в моей канцелярии.

(Подпись) Реджинальд Портал

Кроме того, было подтверждено, что имевшиеся повреждения на палубе и частично во внутренних помещениях корабля являются результатом взрывов не авиационных бомб, а зарядов, подорванных наспех самими англичанами, прежде чем оставить Суду.

Несмотря на эти очевидные факты и то обстоятельство, что никто лучше самих англичан не знает действительной истории потопления «Йорка», британское адмиралтейство как бы не хочет этого признать. Следуя упорно выдерживаемой линии, то есть желая принизить успехи итальянского флота, нанесшего потери английскому флоту, оно продолжает настойчиво указывать в официально публикуемых после войны списках потерь, что

причиной гибели «Йорка» является воздушная бомбардировка немецкой авиацией бухты Суда.

Глава VIII
Третий поход «Шире́» в Гибралтар — май 1941 года

«Шире» совершает «регулярные рейсы» на линии Специя — Гибралтар. Новость: танкер «Фульгор». Новые экипажи. Еще раз у устья Гуадарранке. Гавань пуста! Рапорты Каталано и Визинтини. Недомогание Марчелья. Снова неудача.

В мае 1941 года перед выполнением намеченной операции на Мальте подводная лодка «Шире́» под моим командованием сделала третью попытку проникнуть в порт Гибралтар. Были приняты во внимание и изучены выявившиеся в предыдущем (октябрьском) походе недостатки и приняты меры для того, чтобы избежать ошибок в будущем. Материальная часть была улучшена и испытана самым тщательным образом. Усиленно готовились и сами экипажи управляемых торпед. Чтобы избавить людей от неудобств, связанных с длительным пребыванием на подводной лодке во время перехода, было решено направить их в Испанию самолетом, снабдив документами, которые не вызывали бы подозрения у испанских властей или у тех, кого интересовало движение пассажиров. С аэродрома они должны были (воспользовавшись средствами, предоставленными имевшимися в Испании нашими агентами) направиться на итальянский танкер «Фульгор», интернированный в порту Кадис в самом начале войны. Предполагалось, что «Шире́», пройдя пролив и направившись в Атлантический океан, войдет ночью незаметно для испанцев в порт Кадис, ошвартуется у танкера «Фульгор», примет экипажи управляемых торпед и необходимые предметы снабжения и еще до рассвета успеет выйти из порта. Затем, следуя с запада, она войдет в пролив и поднимется в бухту Альхесирас. Требования, которым должно было удовлетворять место спуска управляемых торпед, оставались прежними. Практика показала, что они отвечали поставленным целям.

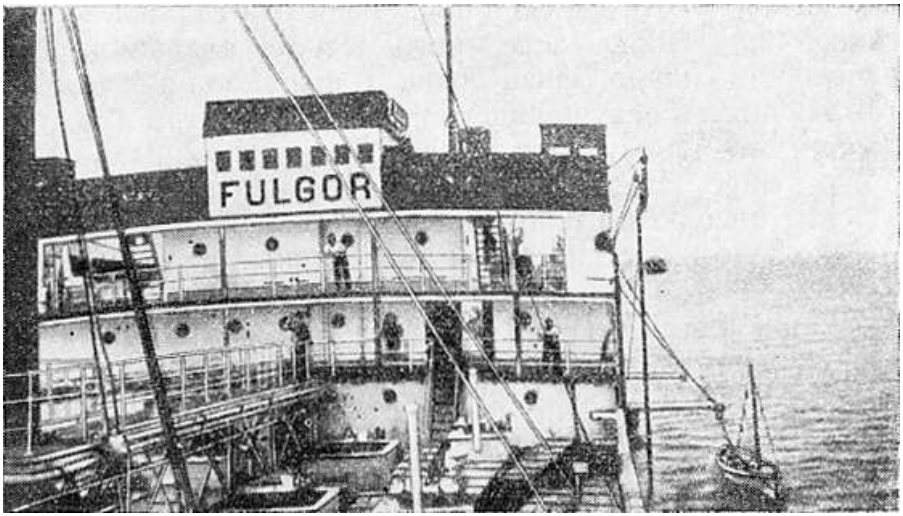

Фото 9. Танкер «Фульгор» на рейде в Кадисе.

Пока мы готовились, противник тоже не дремал. Нам было известно, и это подтверждалось конкретными фактами, что в результате наших повторных действий с применением штурмовых средств англичане создали широкую организацию, располагающую специально обученным личным составом, большим количеством средств и кораблями в целях предупреждения и отражения атак 10-й флотилии. Во всех базах Средиземного моря были созданы специальные оборонительные подводные отряды — самая настоящая «анти-10-я флотилия».

15 мая «Ширé» с управляемыми торпедами на борту в третий раз вышла в поход. Она, казалось, совершала (как коммерческое судно) регулярные рейсы между Специей и Гибралтаром.

Из-за встречной большой волны у берегов Испании мы подошли к проливу с опозданием на 24 часа. Переход из Средиземного моря в Атлантический океан прошел благополучно; в 4 часа утра, в 6 милях от мыса Европа, идя серединой пролива, мы погрузились на глубину 60 м и в 23 часа всплыли по ту сторону мыса Тариф. На рассвете 23 мая подводная лодка была вблизи Кадиса. Мы погрузились перед портом и на глубине 40 м легли на грунт. Весь день все отдыхали.

Трудно представить себе обстановку, более располагающую ко сну, чем обстановка внутри лодки, лежащей на грунте. Тишина, обычная под водой, становится еще более ощутимой после прекращения работы корабельных механизмов; мы чувствуем себя защищенными толщей воды от всякого нападения. После многодневного плавания, вызывающего большое физическое и нервное напряжение, утомляющего и оглушающего шума моря, ветра и моторов, кажется, что ты очутился где-то

далеко от войны, в каком-то ином мире. На глубине даже радиоволны не доходят до нас. Мы абсолютно одни, наедине с собой.

Мне вспоминается другой проведенный на грунте день, также у берегов Испании, в водах Таррагоны. Это было в канун Рождества в 1937 году, во время войны в Испании, на подводной лодке «Ириде». Тогда экипаж приготовил без моего ведома прелестную рождественскую елку из корабельных средств (ручка метлы, веточки из прутьев, окрашенных зеленой краской, цветные электрические лампочки), — были даже мастерски сделанные ясли с вырезанными из жести консервных банок фигурками людей и фигуркой младенца Иисуса, вылепленной из хлебного мякиша.

Взволнованный этим событием, прекратив на несколько часов боевые действия, я подошел тогда в подводном положении совсем близко к порту Таррагона и дал возможность каждому члену экипажа посмотреть в перископ, направленный на собор. После выполнения этой религиозной церемонии я поздравил моряков, и мы обратились мысленно к вашим далеким семьям. Лодка легла на грунт, и мы превосходным завтраком (приготовленным также при участии всей команды и без ведома командира, для которого это было сюрпризом) и заслуженным отдыхом мирно отметили этот радостный праздник.

Но я немного отвлекся — в рапорте командира «Ширé» об этом ничего не говорится. Там мы найдем только следующее:

«23 мая, 6 час. 00 мин. Погружение в 8 милях (пеленг 90°) от маяка Кадис. Ложимся на грунт на глубине 40 м в ожидании ночи. Собрание экипажа. Говорю о том, что закончилась первая фаза операции (переход) и что нужно быть готовыми ко второй (атака Гибралтара). Затем общий отдых».

Вечером «Ширé» всплывает и, соблюдая осторожность, медленно ползет внутрь порта Кадис, поднимаясь по реке Гуадалете, течение которой, сопротивляясь встречному приливному течению, образует странную игру маленьких и бурных пенящихся волн. Лодка незаметно проходит между пароходами, стоящими на якоре (среди них есть английские), и, отыскав «Фульгор», танкер в 6 тыс. т, ошвартовывается у его борта, оставаясь в позиционном положении, чтобы уменьшить возможность обнаружения. Происходит самая сердечная встреча с офицерами танкера, а также с членами экипажей управляемых торпед, которые прибыли несколько дней назад, не вызвав ни малейшего подозрения в отношении их личностей и целей путешествия.

В состав экипажей входят: водитель Дечио Каталано

(начальник группы) с водолазом Джаннони; водитель Амедео Веско с водолазом Франки, водитель Лично Визинтини с водолазом Магро. Резерв: водитель Антонио Марчелья и водолаз Скергат. С ними на «Ширé» переходит капитан медицинской службы 10-й флотилии Бруно Фалькомата, чтобы до последнего момента наблюдать за физическим состоянием этих людей перед предстоящим им тяжелым испытанием.

Крепкого рукопожатия этих людей для меня достаточно, чтобы убедиться в их отличном состоянии; они довольны проделанным путешествием и уверены в успехе.

Весь экипаж лодки принял на танкере горячий душ — комфорт, который немыслим на «Ширé». Запасаемся свежей зеленью, чтобы разнообразить нашу пищу, приготовляемую из консервированных продуктов, и обеспечить команду, в особенности экипажи управляемых торпед.

Товарищеские услуги, оказываемые нам на «Фульгоре», принимаются с большой радостью и удовольствием. Не часто представляется возможность при выполнении боевого задания, освежившись под душем и даже успев побриться, провести ночь, развалившись в удобном кресле кают-компании, рассуждая о том, о сем, попивая прекрасное вино и куря ароматную гаванскую сигару.

Использую представившуюся возможность, чтобы ознакомиться с обстановкой и кое-что узнать о кораблях противника, находящихся на базе Гибралтар. Один молодой дипломат добровольно предложил свои услуги. Только что возвратившись из лично проведенной им разведки, он передал мне точные и полезные сведения. Между тем, экипажи извлекли торпеды из цилиндров и произвели окончательную их проверку.

Еще до рассвета, сопровождаемая добрыми пожеланиями экипажу «Фульгор», «Ширé» отдала швартовы и с попутным течением вышла из порта. Как только начало светать, она погрузилась.

25 мая, избежав встречи с эскадренными миноносцами, патрулирующими пролив, «Ширé» в подводном положении приблизилась к входу в бухту Альхесирас. Соблюдая обычные правила безопасности и предосторожности (речь шла о том, чтобы проникнуть в пасть льва, не дав себя заметить), я с попутным приливным течением продолжал плавание. Но так как мы все же запаздывали по времени, то я отказался от попытки проникнуть в бухту и отложил ее до следующей ночи.

Выйдя из пролива на запад, я на рассвете 26-го возобновил попытку. На этот раз все шло успешно. В 22 час. 30 мин, всплыв в позиционное положение, чтобы ориентироваться после плавания

вслепую в течение дня, я установил, что нахожусь внутри бухты Альхесирас, в 2,5 мили к западу от порта Гибралтар. Перед нами раскинулся город, весь освещенный огнями. Ночь великолепная, на море штиль, небо закрыто облаками, все вокруг предвещало удачу.

Шли подводным ходом, продвигаясь в бухте до уже известного нам пункта. В моем рапорте об операции сказано:

«23 часа 20 мин. Находимся в установленном месте у устья реки Гуадарранке, ложусь на грунт на глубине 10 м. Экипажи готовятся к выходу, врач экспедиции капитан Фалькомата в последний раз осматривает людей. Но в 23 час. 30 мин, высшее военно-морское командование сообщает нам по радио, что гавань пуста, все корабли ушли вечером, поэтому экипажи управляемых торпед должны атаковать торговые суда, стоящие на открытом рейде. Глубокое разочарование, — пишу я в рапорте, — но никакого уныния. Отдаю последние распоряжения: в 23 час. 58 мин, всплытие, выход экипажей. Марчелья заменяет водолаза Франки, почувствовавшего недомогание».

«Ширé» в подводном положении начала медленно уходить, соблюдая меры предосторожности, чтобы не вызвать тревоги, столь опасной для наших людей, которые тем временем отважно шли навстречу трудному испытанию. Тридцать первого мая «Ширé», благополучно завершив переход, ошвартовалась в базе Специя.

Проследим теперь по рапортам водителей торпед за действиями трех экипажей, которым было приказано атаковать стоящие на рейде пароходы. Задание было менее трудным и рискованным, так как этот путь более короткий (не нужно было преодолевать заграждения и избегать опасности быть обнаруженными постами наблюдения на молах).

Каталано писал в своем рапорте: «Огорчение, вызванное тем, что мы не сможем провести операцию в гавани, частично компенсировалось радостью, что наконец-то после долгих месяцев подготовки и тренировки мы можем действовать. Настроение моих товарищей приподнятое. Выходим в установленном мною порядке. Прощаемся с экипажем подводной лодки. Все уверены в успехе…» [17].

После извлечения торпеды и ее проверки Каталано всплыл на поверхность. Он так рассказывает о своих действиях:

«Вхожу в визуальный контакт с водителями других торпед — Веско и Визинтини. Визинтини буксирует торпеду Веско, мотор которой не работает… Даю распоряжение затопить эту торпеду на больших глубинах, после того как будет отсоединено ее зарядное отделение, которое должен буксировать Визинтини. Марчелья

должен перейти ко мне в качестве третьего члена экипажа, а Веско — пойти с Визинтини. Следуем курсом на восток. Около 1 час. 40 мин, слева, на расстоянии приблизительно 600 м замечаем огонь судна, стоящего на якоре. Приказываю разделиться, предварительно указав Визинтини его объект атаки. Пожелав друг другу успеха, расходимся. Правлю на замеченный до этого огонь. Объект плохо виден на фоне темного берега; кажется, это судно среднего тоннажа. Прохожу между ним и Гибралтаром. На фоне огней Альхесираса теперь ясно видно, что это современный теплоход…»

Решив прикрепить заряд к винту, Каталано подошел к корме. В то время как он, сидя верхом на торпеде, держался руками за руль судна, Марчелья и Джаннони отсоединяли зарядное отделение и прикрепляли его к гребному валу.

«Неожиданно во время этой работы Марчелья начинает барахтаться в воде, сильно и часто дыша, как будто ему не хватает воздуха. Слышу, как Джаннони спрашивает его, что случилось, и Марчелья отвечает: «Чувствую себя хорошо». Предполагая, что Марчелья очень устал, я зову его к себе и предлагаю занять мое место, а сам направляюсь к головной части торпеды, чтобы не дать ей удариться о корпус судна. Марчелья занимает мое место.» Я слежу за работой Джаннони, который тем временем погрузился. Периодически высовываю голову из воды. Неожиданно замечаю, что Марчелья лежит ничком, неподвижно, голова его слегка повернута к корме. Приближаюсь и зову его, он не откликается».

Каталано бросился на помощь Марчелья. В момент замешательства покинутая всеми торпеда пошла ко дну. Напрасно Джаннони нырял, пытаясь найти ее, — она погрузилась на большую глубину, так что с ней было покончено.

Каталано и Джаннони прилагали все усилия, чтобы помочь Марчелья, который потерял сознание и не подавал признаков жизни, а между тем течение относило их от судна.

«Даю кислород в дыхательный мешок кислородного прибора Марчельи, чтобы он лучше держался на поверхности, и снова окликаю его. В это время Джаннони, выполняя мое приказание, снимает и уничтожает мой и свой кислородные приборы. Снимаем маску с Марчельи; он все еще без движения.

Наши голоса услышали на борту судна. Вахтенный матрос вышел на корму и ярким фонарем осветил воду в нашем направлении; мы, к счастью, не попали в луч света. Продолжаем плыть к берегу. Проходит еще несколько минут, и Марчелья, которому я, чтобы привести его в чувство, дал несколько пощечин, начинает очень громко хрипеть, привлекая внимание

команды теплохода. Наконец Марчелья приходит в себя, и после сильной рвоты его состояние улучшается настолько, что он может плыть.

В 4 часа, обойдя наблюдательный пост, мы выходим на берег (в Испании), снимаем комбинезоны и добираемся до назначенного пункта» [18].

Внезапное недомогание Марчелья было косвенной причиной потери торпеды Каталано. Таким образом, его атака закончилась неудачно, когда успех казался уже обеспеченным.

Визинтини, Веско и Магро. Выйдя из подводной лодки, Визинтини подошел к Веско, торпеда которого не могла двигаться из-за повреждения двигателя. Получив приказание Каталано, присоединившегося к ним на поверхности, он взял на буксир зарядное отделение этой торпеды, а саму торпеду затопил. Взяв Веско как третьего члена экипажа, он направился к якорной стоянке пароходов. Дополнительное зарядное отделение своей металлической массой оказывало влияние на компас, а это означало, что в подводном положении нельзя будет точно держаться курса. Но учитывая месторасположение целей, а также то, что открытый рейд и освещение Гибралтара и Альхесираса обеспечивали прекрасную ориентировку, этот недостаток почти не имел значения. Подойдя к якорной стоянке, Визинтини пристал к одному из судов, но тотчас же отказался от атаки, обнаружив на его бортах два больших белых креста — это было госпитальное судно. Приблизившись к второму, он снова отходит в сторону, увидев на борту надпись «Швейцария». Нефтяная баржа в 600–800 т также не представляла заманчивой цели. А время шло, и его нельзя было растрачивать попусту. Визинтини решил атаковать сразу же, как только приблизился к очередному нефтеналивному судну.

«Подхожу к корме и приказываю Магро начать присоединение зарядного отделения торпеды к судну при помощи линя. Через несколько минут, считая, что Магро нуждается в помощи, я покидаю свое место и, приближаясь к нему, зову, но ответа не получаю. Замечаю только, что он не двигает руками и, кажется, замер в сильном напряжении. Чувствую, что линь угрожающе натягивается; тогда я спускаюсь вниз и, прежде чем добраться до торпеды, приказываю Веско:

«Амедео, воздух, воздух!»

Едва я достигаю головной части торпеды, как линь резко слабеет и торпеда с Веско и со мной начинает быстро погружаться. Она имеет большой дифферент на корму. Пытаюсь добраться до поста управления, но это мне не удается. Погружение все ускоряется, и я чувствую, что меня всего

сдавливает, появляется странное ощущение благополучия, перед глазами поплыли разноцветные круги. Глубина, должно быть, больше 30 м, а падение не прекращается. С горечью сознаю, что все потеряно. Когда начинаю понимать, что ощущение благополучия вот-вот перейдет в потерю сознания, я не выдерживаю. Чтобы подняться наверх, я должен еще добавить кислорода и плыть как можно энергичнее. Достигнув наконец поверхности, жду Веско, и секунды ожидания кажутся мне бесконечными.

Наконец появляется Веско. Он, по-видимому, очень устал, и я оказываю ему необходимую помощь. Между тем Магро, обеспокоенный нашим отсутствием, зовет нас. Говорю ему, чтобы он подплывал к нам и соблюдал полную тишину. Мы освобождаемся от нашего легководолазного снаряжения и топим его.

От Магро узнаю, что он привязал линь к рулю судна, но линь оборвался. Веско сказал, что пытался продуть цистерну торпеды, но безрезультатно.

Выбираю очень удобный способ плавания — на спине; плывем вместе, держась друг за друга и ритмично отталкиваясь ногами.

Плывем с 2 час. 40 мин, до 4 час. 15 мин., затем выходим на берег в указанном заранее пункте.

Отмечаю водолаза Магро Джованни за смелые действия и высокие профессиональные способности, которые он, в частности, показал в этой операции. Надеюсь, что ему будет и впредь разрешено участвовать при действии с управляемыми торпедами».

Так заканчивается рапорт Визинтини. Непредвиденный случай, аналогичный тому, который послужил причиной неудачи атаки Каталано, из-за превратностей судьбы привел к неудаче и на сей раз. Во время присоединения зарядного отделения торпеды к корпусу корабля торпеда неожиданно отяжелела, оборвала линь, на котором держалась, и, следуя законам природы, несмотря на попытки Визинтини и Веско остановить падение, стремительно пошла вниз и исчезла на большой глубине.

Так неудачно закончилась вся операция: в порту не оказалось военных кораблей; одна управляемая торпеда была повреждена с момента спуска на воду, другие две потеряны из-за непредвиденных трудностей в связи с тем, что действовать пришлось не в гавани, а на рейде с большими глубинами.

С другой стороны, операция явилась тренировкой участников в боевой обстановке, она обошлась без потерь в людях и была

проверкой нового способа приближения экипажей управляемых торпед к объекту, используя танкер «Фульгор». Итальянская разведка блестяще выполнила свою задачу. Прибытие и пребывание в Испании, затем возвращение на берег, немедленная отправка на машине в Севилью и отбытие на самолете компании ЛАТИ [19] в Италию шести членов экипажей управляемых торпед не оставили следа и не вызвали никаких подозрений среди испанцев и англичан. И так как эти последние совершенно не знали о том, какой опасности они подвергались в ночь на 26 мая, то оставалась возможность повторения попытки застигнуть их врасплох.

Наконец, было получено новое доказательство, что «Ширé» с ее командой способна выполнить любое задание независимо от того, насколько оно является опасным в военном и трудным в навигационном отношении.

Шесть водителей управляемых торпед были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть».

Глава IX
«Славная неудача» на Мальте 25–26 июля 1941 года

Мальта — постоянная угроза для Италии. Навязчивая идея Тезеи. Попытка произвести атаку в мае. Повторная попытка в июне — горькое, ужасное разочарование! Просьба Тезеи и решение Моккагатта. Окончательный план. Действия 25–26 июля. Сомнения Джоббе. Самопожертвование Тезеи и Карабелли. Гибель нападающих. Секрет англичан — радар. Мнение губернатора Мальты о наших моряках. Духовное завещание Тезеи.

Идея нападения на порт Мальты Ла-Валлетта — главную английскую военно-морскую крепость на Средиземном море, представляющую постоянную угрозу для Италии, — родилась в далеком 1935 году, когда была создана управляемая торпеда. Мальта и являлась тем объектом, против которого было направлено новое оружие. Внезапное массовое его применение в начале войны не было осуществлено по частично изложенным уже причинам. В то же время в результате изменения методов ведения войны создалась ситуация, совершенно отличная от существовавшей в 1935 году. Со вступлением Италии в войну в связи с возросшей опасностью воздушных бомбардировок и близостью аэродромов Сицилии (15 мин, полета) Мальта потеряла значение главной базы, то есть постоянного местопребывания крупных кораблей флота, сохранив лишь функции базы снабжения проходящих кораблей и операционной базы малых кораблей, имеющих задачу нарушать наши морские пути сообщений с Африкой. Логическим следствием создавшейся обстановки явилось разделение линейных сил английского флота. Линейные корабли базировались теперь на Александрию и Гибралтар, находящиеся на таком удалении от Италии, что наша бомбардировочная авиация могла достичь цели только после длительного полета и без прикрытия истребителями, что давало

возможность противнику своевременно подготовиться к отражению налета. Поэтому Александрия и Гибралтар стали главными объектами нападения для 10-й флотилии МАС.

Но закончившаяся успешно операция в бухте Суда побудила вновь вернуться к рассмотрению первоначального плана операции против Мальты. Тезеи был убежденным сторонником этого плана. В его представлении применение управляемых торпед имело главным образом моральное значение. «Нужно, чтобы весь мир узнал, — как он имел обыкновение говорить, — что есть итальянцы, которые с величайшей отвагой бросаются на Мальту; потопим ли мы какие-нибудь корабли или нет, не имеет большого значения; важно то, чтобы мы сами были полны решимости взлететь на воздух вместе с торпедой на глазах у противника. Этим мы покажем нашим детям и будущим поколениям, какие жертвы приносятся во имя настоящего идеала и каким путем достигается успех».

По указанию адмирала де Куртена 25 апреля 1941 года была начата разработка плана крупной операции. Моккагатта вел в Риме переговоры с руководящими органами, ведавшими планированием операций. Но ответственные начальники отнеслись к этой затее, по крайней мере вначале, не особенно доброжелательно. Моккагатта в своем дневнике 10 мая писал: «Сегодня была подготовлена памятная записка о плане нападения на Мальту, но вечером мне показалось, что его превосходительство Кампиони (заместитель начальника Генерального штаба) не особенно убежден в своевременности операции. Завтра получим ответ; опять это бесконечное ожидание…» Запись от 22 мая гласила:

«20-го утром я был принят заместителем министра, но не получил положительного ответа. Откровенно говоря, сказал он, если бы вы могли заверить меня, что операция практически осуществима, я дал бы свое согласие на ее проведение… Здесь (в Аугуста) экипажи наших штурмовых средств полны энергии и хотели бы действовать незамедлительно. Но надо сохранять спокойствие и хладнокровие; подготовка должна быть выполнена во всех деталях».

Берега Мальты в большей своей части труднодоступны; они высоко возвышаются над морем. Единственная большая гавань Ла-Валлетта является идеальной, естественной якорной стоянкой. Море как будто вторгается внутрь острова. Небольшие бухты, водоемы, заливы тянутся на несколько километров по сторонам центрального полуострова, на котором построен город и который разделяет воду на главную гавань и бухту Марса-Мушет. Подходы к Ла-Валлетта со стороны моря ночью различаются с трудом, так

как они скрыты среди высоких скал, которые при наблюдении с моря сливаются в общий массив. К этим естественным трудностям прибавляются еще оборонительные сооружения, возведенные руками человека и накапливавшиеся в течение столетий. За последнее время в этой базе были созданы дополнительные сооружения с учетом опыта начавшейся войны: многочисленные сетевые заграждения, радиолокаторы, гидрофоны, установки легких скорострельных орудий, перекрестный огонь которых полностью перекрывал единственный вход в гавань.

Сведения, которыми мы располагали о современном состоянии обороны острова, были весьма скудными — они ограничивались данными аэрофотосъемки. На Мальте мы не имели (невероятно, но факт) ни одного агента! В частности, нам не было известно, какие новые оборонительные средства англичане ввели в действие на Мальте после первых попыток смельчаков 10-й флотилии в Гибралтаре в октябре 1940 года и в бухте Суда в марте 1941 года.

Одна группа катеров МТМ была расположена в Аугусте. Подготовка людей и материальной части совершенствовалась. К новолунию в мае эта группа была готова действовать.

В целях проверки возможности приблизиться к острову незамеченными, а также выяснения условий видимости берега и подходов к Ла-Валлетта проводилась предварительная разведка.

Моккагатта, лично участвовавший в разведке с одной группой торпедных катеров, так рассказывает об этом:

«Аугуста, 25 мая. Вышли в море. После мыса Пассеро плохая погода вынудила меня уменьшить скорость хода с 30 до 18 миль в час, вследствие чего я прибыл к намеченному пункту у Ла-Валлетта с опозданием почти на 2 часа. Темная ночь. Я находился в засаде около 2 час., но ничего интересного не обнаружил. Все, что я видел, — это лучи прожектора и приземлявшийся английский самолет. В 7 час. 30 мин, я возвратился в Аугуста. Я очень доволен обоими командирами катеров. Состояние материальной части прекрасное».

«28 мая. Сегодня ночью я опять вышел с двумя катерами и был в засаде перед Ла-Валлетта. Ночь темная, небо закрыто облаками. Ничего особого не заметили. Только между 3 час. 30 мин, и 4 час. 30 мин, появились 3 бомбардировщика; последний из них осветил на несколько секунд всю зону». Тридцатого мая он записал: «Сегодня утром адмирал де Куртен позвонил мне и сказал, что, учитывая малое количество кораблей в гавани Мальты, высшее военно-морское командование решило не проводить операцию. Значит, ничего не удалось и в это

новолуние».

В конце июня, в начале новой благоприятной фазы луны, вся группа опять прибыла в Аугусту. Моккагатта так описывает в свойственном ему лаконичном стиле новую попытку:

«Аугуста, 23 июня 1941 года. Прибыл сюда после двух дней, проведенных в Риме. В кармане у меня приказ на операцию против Мальты. Может быть, на этот раз удастся; 27-е или самое позднее 28-е будет днем наших действий.

24 июня. Сегодня утром, в 4 часа, последнее испытание катеров по форсированию препятствий. В 6 час, общее испытание по буксировке в море.

26 июня. Сегодня ночью провели у Мальты успешную разведку. При свете более тридцати прожекторов, включенных в связи с воздушным нападением, можно было наблюдать берег, к которому я подошел на расстояние меньше 3 тыс. м; мы могли различать здания. Водители катеров, которых я брал с собой для ознакомления с берегом, вернулись назад удовлетворенными. Завтра вечером начнем действовать.

28 июня. Вчера вечером вышел из Аугусты со своей группой участников операции против Мальты, но свежая погода (сильный юго-восточный ветер) причиняет беспокойство; катера получают повреждения, что заставляет меня терять время. Один из катеров тонет. Продолжаю поход, но после аварии поворачиваю обратно и возвращаюсь в Аугусту. Неудача. Завтра выход повторится. Моя воля непреклонна…

30 июня. Горькое, страшное разочарование! В 15 час, находился в море со всей группой. Иду под вспомогательными двигателями, скорость хода 6 миль в час, слабый юго-восточный ветер. Кажется, плавание начинается хорошо, но в 16 час, вынужден остановить всех, так как один буксируемый катер МТМ дал течь и может затонуть. Проверив на месте и не желая терять времени, беру на буксир другой катер, а поврежденный приказываю отбуксировать обратно в Аугусту. Опять ложусь на прежний курс. У мыса Мурро-ди-Порко юго-восточный ветер крепчает. Уверен, что все мои подчиненные не считают возможным продолжать переход. Но я убежден, что на заходе солнца ветер должен стихнуть, и поэтому до 20 час, следую в том же направлении. Я был прав: ветер постепенно стих, волнение уменьшилось. В 20 час. 10 мин, я останавливаю всю группу для приведения в порядок катеров. Приказываю откачать воду и проверить моторы, а затем снова беру курс на Мальту. На море штиль. Теперь я убежден в успешном исходе. Но в самом начале движения еще один катер теряет буксир, а мотор его не заводится. Посылаю к нему на борт лучших механиков, но теряю

час времени, а мотор завести так и не удается. Это неприятно, так как этот катер имеет задачу прорвать заграждения. В 22 часа решаю следовать дальше без него. Джоббе высказывает мне совершенно противоположное мнение. Через 5 мин, останавливается из-за неполадок с мотором один буксирный катер, что приводит к потере еще 20 мин. На этом я сдаюсь, так как катера подошли бы к Мальте слишком поздно, то есть на рассвете, когда уже нет никакой возможности действовать внезапно. Ложусь на обратный курс и направляюсь к Аугусте. Два с половиной часа идем без всяких приключений. В 1 час 30 мин, ночи я в порту. Смешная деталь: один водитель катера МТМ заснул и не заметил, как мы легли на обратный курс. Когда мы остановились, то, увидя вблизи берег, он приготовился к атаке, считая, что находится у Мальты. Это был Карабелли — славный парень, прекрасный офицер и прекрасный водитель штурмовых средств».

Так неудачно закончилась вторая попытка атаковать Мальту. И на этот раз упорство и настойчивость людей не смогли преодолеть естественные трудности этого предприятия. Но это не обескуражило нас. Операция была отложена до июля. Такие отсрочки вызывались причинами, которые, как это видно из слов Моккагатта, имели очень серьезные последствия.

Как известно, предыдущие планы операции предусматривали использование только катеров типа МТМ, а отсрочка операции еще на месяц позволила Тезеи добиться принятия его предложения. Он утверждал, что в атаке Мальты должны принимать участие также и управляемые торпеды и с ними, конечно, он сам.

Идея применения такого различного по характеристике и использованию оружия при взаимном сопровождении и поддержке была с чисто технической точки зрения весьма смелой. Благородная настойчивость, с какой Тезеи дрался за право его личного участия в операции, представляла собой, по существу, форму самоубийства.

Зная Тезеи, его взгляды, силу его характера, зная то, что умереть при проведении операции, и в особенности у Мальты, для него означало выполнить свой долг, я пришел к заключению, что настойчивость Тезеи — это следствие твердого решения, принятого им. Тезеи уже в своей предыдущей боевой деятельности сделал все, что было в человеческих силах. Будучи участником первой операции против Александрии, он в течение 20 час, напрягал свои силы, пытаясь спасти оставшихся в живых на подводной лодке «Ириде». Дальнейшая служба с частым перенапряжением сил отразилась на состоянии его здоровья,

вызвав в конце концов ослабление сердечной деятельности, на которое уже оказали свое влияние длительные пребывания под водой при тренировках и во время испытаний легководолазного снаряжения. Тезеи добровольно участвовал во втором походе «Ширé» к Гибралтару. По возвращении из этого похода он был подвергнут медицинскому осмотру и признан «негодным к подводному плаванию в течение шести месяцев из-за тяжелого порока сердца». Прекрасно зная о последствиях, которые могут быть в случае невыполнения предписаний врача, он как компетентный специалист военно-морской инженерной службы и как подводный пловец ежедневно принимал участие в продолжительных подводных обследованиях торпедированного авиацией линейного корабля «Кавур», собирая весьма нужные данные, которые позволили быстро поднять корабль. Такое физическое напряжение, опасное даже для здорового организма, вызвало у него неизбежное ухудшение сердечной деятельности и общего состояния здоровья. Не оставалось уже сомнений в том, что он не сможет принять активного участия в будущих боевых действиях. Осознав это, он в благородном порыве настойчиво добивался разрешения пожертвовать собой ради победы над врагом. Это было обдуманное и сознательное решение. Предложения Тезеи были проникнуты таким горячим чувством, что ему удалось наконец добиться согласия Моккагатта.

Был принят новый, более сложный план операции. В главную гавань Ла-Валлетта можно было проникнуть двумя путями: через главный вход, закрытый четырьмя линиями заграждений, и маленький проход под мостом, соединявшим мол Сант-Эльмо с берегом. Это был металлический мост на трех опорах, достаточно высокий, чтобы под ним могли проходить небольшие суда.

Теперь, в военное время, в целях закрытия этого прохода с моста свешивалась противоторпедная металлическая сеть, которая, вероятно, достигала дна. Мы исходили из предположения, может быть не полностью отвечавшего действительности, но, безусловно, логичного (нужно иметь в виду отсутствие точной информации), что главный вход в достаточной степени обеспечен сторожевыми постами, часовыми, средствами подслушивания, заграждениями и другими искусственными сооружениями, что делало его практически непроходимым. Поэтому было решено проникнуть в гавань через второстепенный проход, под мостом. Учитывая предыдущий опыт, мы отказались от доставки катеров МТМ к Мальте методом буксировки, поскольку это связано с большими неудобствами. Для этой цели использовали быстроходное посыльное судно «Диана», бывшую президентскую яхту, переданную дуче в распоряжение флота на

все время войны. Было предусмотрено, что «Диана» подойдет близко к острову, имея на борту взрывающиеся катера МТМ и на буксире специальный катер типа MTL, задачей которого являлось подвезти на самое короткое расстояние к входу в гавань две управляемые торпеды. Таким образом, водители штурмовых средств не расходовали своих сил и были избавлены от необходимости преодолевать пути подхода к объектам атаки и трудности ориентировки (рис. 5).

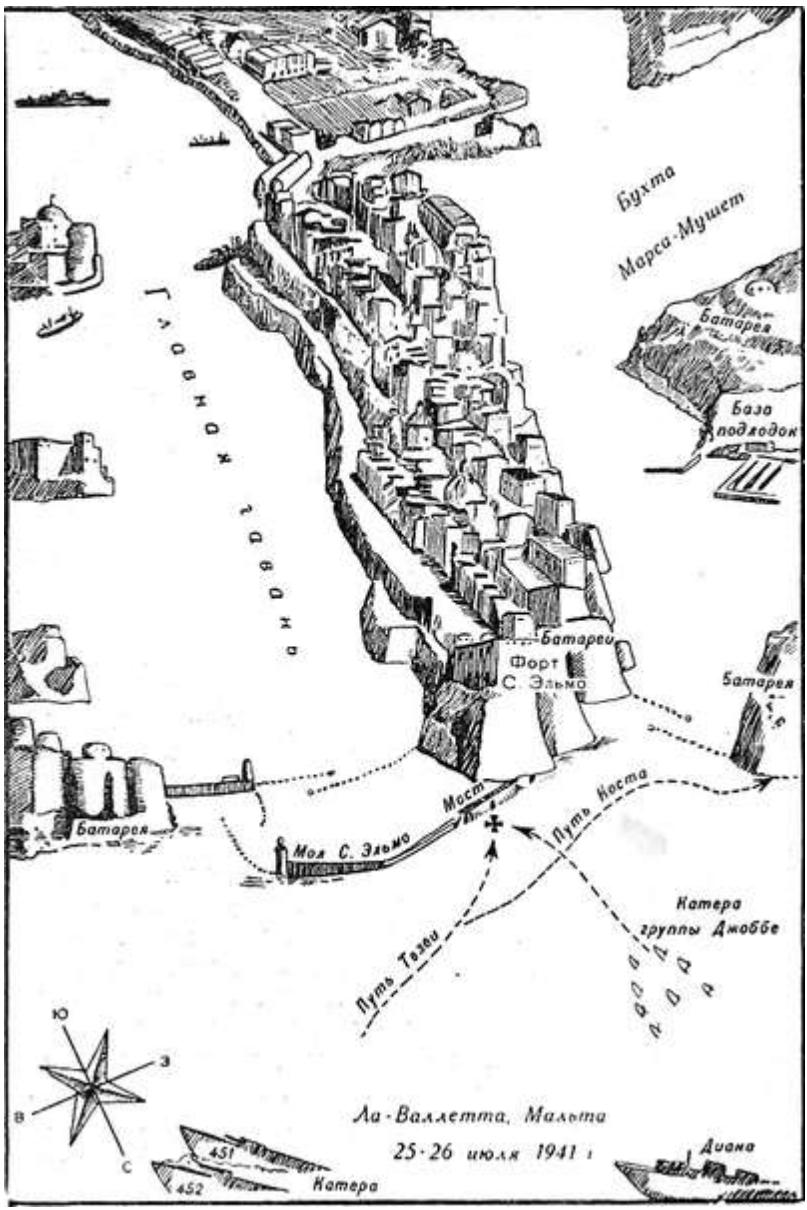

Рис. 5.

Экипаж на одной из управляемых торпед должен был направиться к мосту, подойти к противоторпедным сетям, свешивавшимся с него, подвязать и подорвать заряд. Таким образом делался в сети проход, через который и проникли бы катера МТМ, спущенные тем временем с борта «Дианы» и подошедшие в полной тишине на близкое расстояние к мосту. Внутри гавани водители должны были сразу же на полном ходу атаковать корабли противника. Экипаж второй торпеды должен был одновременно проникнуть в соседнюю бухту Марса-Мушет — месторасположение базы подводных лодок — и присоединить заряд к корпусу одной из лодок в надежде потопить при взрыве сразу несколько единиц, так как в английском флоте принято швартовать лодки лагом одна к другой. Оба экипажа торпед должны были по выполнении задания возвращаться на моторные катера. Как видно, задуманная операция являлась сложной. Она требовала, кроме чрезвычайной твердости и решительности со стороны водителей (в их качествах нельзя было сомневаться), отличной согласованности действий различных элементов ради одной цели, — требовала того, что обычно довольно трудно достигается, особенно на море, ночью, в военное время, по многим как естественным, непредвиденным, так и зависящим от человека причинам, которые могут обречь на неудачу прекрасно составленный план.

Пользуясь оставленными Моккагатта записями, проследим за ходом операции:

«9 июля 1941 года. Специя. Активно занимаюсь подготовкой управляемых торпед и средств доставки их к Мальте.

18 июля 1941 года, Рим. Еду в Аугусту действовать против Мальты…

22 июля 1941 года, Аугуста. Прибыл вечером 19-го. Утром 20-го в мое распоряжение поступила «Диана», на которой будем транспортировать катера МТМ. Работаю буквально день и ночь, чтобы подготовить операцию «Мальта». Сегодня вечером проводятся последние занятия по спуску катеров на воду в ночное время с борта «Дианы», и затем всякие испытания и тренировки заканчиваются. Завтра вечером пойду на двух моторных катерах к Мальте, чтобы предоставить водителям возможность ознакомиться с обстановкой, 24-го вечером отдых для всех, и 25-го вечером буду готов действовать. Пока что погода замечательная, и я беспокоюсь, видя, как быстро проходят эти дни. Однако весь личный состав должен быть хорошо подготовлен, а водители торпед просили меня организовать выход к Мальте. В конце концов, это правильно. Даже командир «Дианы» доволен тем, что будет сделан предварительный выход и

он сможет выйти для сопровождения катеров.

23 июля. Сегодня вечером выхожу на двух катерах, чтобы ознакомиться с обстановкой у Мальты. Туда направляется, как стало известно, крупное английское соединение (линкор, авианосец, 14 эсминцев и 14 транспортов), которое должно проходить сегодня Мальтийским проливом. В том, что мы столкнемся с крупными кораблями, нет никакой уверенности, но возможно, что несколько транспортов зайдут на Мальту, а это уже представляет для нас интерес.

24 июля. Возвратился сегодня в 7 час. 30 мин, утра. Поход моторных катеров сам по себе был удачным; я подошел к Мальте на расстояние около 2 тыс. м и видел буи, ограждающие входные фарватеры… Но что касается предстоящей операции с взрывающимися катерами, то я несколько обескуражен. Берег Мальты очень трудно распознаваем в темноте, имеется постоянное, довольно сильное течение восточного направления, и поэтому счислимая точка спуска катеров на воду всегда будет являться источником ошибки. К этому следует добавить, что англичане, должно быть, услышали шум наших моторных катеров, приблизившихся к берегу, и включили четыре мощных прожектора… Что в подобном случае смогут делать МТМ? Ожидать рассвета! Может быть, мои сомнения вызваны чрезмерной усталостью? Сегодня ночью я отдохну, а завтра, если будет хорошая погода, попытаюсь провести операцию.

25 июля. Вчера целый день Джоббе высказывал мне свои сомнения. В конце концов, желание предусмотреть все трудности похвально. Поэтому я внимательно выслушал его и был готов кое-что исправить. Сегодня утром, едва встретив меня, Джоббе снова начал говорить о том, что он очень сомневается в исходе операции. Я ответил ему, что нисколько в этом не сомневаюсь и буду точно придерживаться оперативного плана, составленного два дня назад и уже отправленного в Рим, и сказал, чтобы он, Джоббе, поторопился с подготовкой подробных инструкций» [20].

Это последние слова дневника. Моккагатта как командир повел своих людей на выполнение славной операции, из которой они не вернулись назад.

25 июля на заходе солнца возглавляемый Моккагатта отряд вышел из базы Аугуста. В его состав входили: посыльное судно «Диана», которое имело на борту 9 взрывающихся катеров типа МТМ и на буксире специальный моторный катер MTL для перевозки управляемых торпед; моторные катера № 451 и 452, на которых находился Моккагатта и которые в свою очередь буксировали торпедный катер. Последний под командованием Джоббе предназначался для того, чтобы лидировать во время

атаки взрывающиеся катера до входа в порт и затем подобрать оставшихся в живых водителей.

В экипажи управляемых торпед входили: водитель Тезео Тезеи с помощником Педретти, получившие задание взорвать сетевое заграждение под мостом, и лейтенант Коста с водолазом Барла, которые должны были подорвать подводные лодки в бухте Марса-Мушет. Таким образом, в операции участвовали командование 10-й флотилии и весь надводный отряд. Врач Фалькомата находился на борту одного из моторных катеров.

Состояние моря и погода были благоприятными, ночь безлунная, море спокойное. Шедшие из Гибралтара корабли английского конвоя, обнаруженного накануне в Мальтийском проливе, зашли в Ла-Валлетту. Наконец-то появилась прекрасная возможность для успешного исхода намеченной операции.

Приближение к объекту проходило нормально. Примерно в 20 милях от Мальты «Диана» спустила на воду 9 катеров МТМ. Один из них, на котором не удалось завести мотор, затонул. Его водитель Монтанари перешел на один из моторных катеров сопровождения. Остальные 8 катеров МТМ в кильватерном строю, лидируемые Джоббе и сопровождаемые двумя моторными катерами, направлялись на малой скорости к мосту Сант-Эльмо. Одновременно с этим буксировался катер с управляемыми торпедами на борту. Когда «Диана», выполнив свою задачу, легла на обратный курс, моторные катера, взрывающиеся катера и носитель управляемых торпед приблизились к гавани на расстояние до двух миль. Моторные катера остановились, а MTL, используя бесшумный электрический мотор, продолжал движение до тех пор, пока расстояние до моста Сант-Эльмо не сократилось еще на тысячу метров. Ориентировка по берегу не вызывала затруднений, хотя содействие авиации было выполнено лишь частично и неточно. Для облегчения ориентировки и отвлечения внимания обороняющихся по согласованию с министерством авиации было намечено провести три бомбардировки: одну, слабую, по Ла-Валлетта — в 1 час 45 мин.; вторую, посильнее, по тому же объекту — в 2 часа 30 мин, и третью, более интенсивную, в 4 часа 30 мин. (время, предусмотренное для нашей атаки), но не по берегу, а по аэродрому Микабба внутри острова. Первая бомбардировка не проводилась совсем, вторая была проведена только одним самолетом в 2 часа 45 мин., то есть с опозданием на 15 мин., и третья — двумя самолетами в 4 часа 20 мин., то есть на 10 мин, раньше запланированного времени.

В 3 часа, приблизившись к мосту на короткое расстояние, Тезеи и Коста спустили на воду торпеды. Сразу же обнаружилось, что двигатель торпеды Коста работает ненормально. Он и Тезеи

пытались устранить неисправность. В 3 часа 45 мин. Тезеи расстался с Коста. Последний сказал, что он опаздывает на час по сравнению с предварительными расчетами и что у Тезеи не остается в запасе времени для того, чтобы удалиться из зоны, подверженной действию взрыва. Если увеличить отсчет времени на взрывателе, чтобы успеть вернуться на моторные катера, которые ожидали приблизительно в двух тысячах метров от моста, то взрыв произойдет слишком поздно и катера МТМ не смогут использовать темное время для форсирования прохода. На эти разумные замечания Тезеи дословно ответил: «Полагаю, что мне остается только подвести к сети мою торпеду. В 4 часа 30 мин, сеть должна влететь на воздух, и она взлетит. Если будет поздно, поставлю взрыватель на мгновенное действие» [21]. Вряд ли можно было выразить более простыми словами это героическое решение.

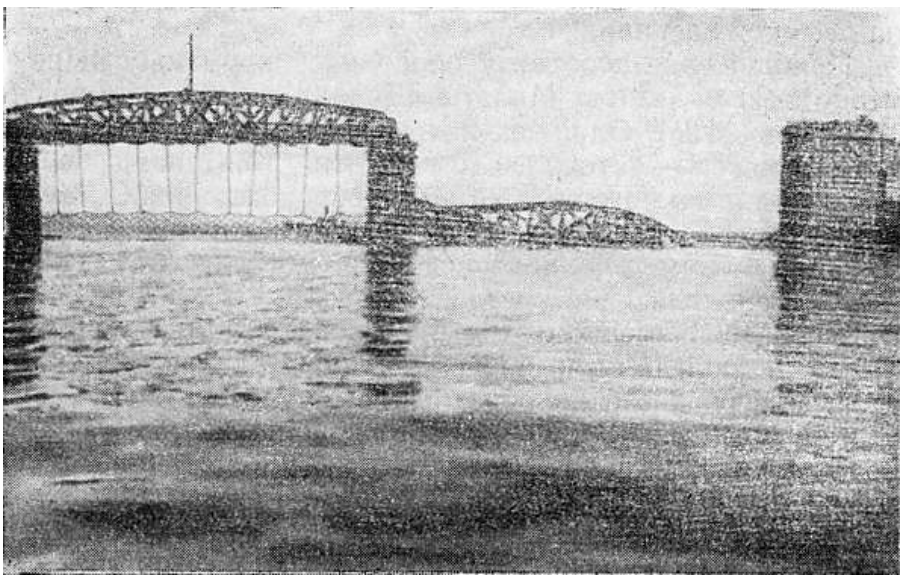

Фото 10. Мост Сант-Эльмо, Разрушенный взрывом катера Карабелли. (Под левой аркой видно сетевое заграждение.)

Тезеи с Педретти на управляемой торпеде направились к заграждению, которое они должны были взорвать. В то же время Коста на неисправной торпеде следовал к входу в бухту Марса-Мушет.

Между тем Джоббе на торпедном катере, идя малым ходом, вел за собой, отряд катеров МТМ до тех пор, пока не оказался в пределах видимости моста. Остановившись, Джоббе указал водителям на силуэты кораблей, неясно вырисовывавшиеся в ночной темноте. Началось ожидание; отважные водители были готовы броситься в атаку; глаза устремлены на мост, под которым

они должны пройти; слух напряжен в ожидании взрыва, который будет для них сигналом к движению.

Черные тени на катерах — это живые люди; вот их имена: Фрассетто, Карабелли, Бозио, Дзанибони, Педрини, Фоллиери, Маркизио и Каприотти.

Итальянские моряки на своих хрупких суденышках находились в нескольких сотнях метров от Ла-Валлетта перед страшным, ощетинившимся орудиями островом. В абсолютной тишине они ожидали сигнала, означавшего начало пути, который приведет их к победе, а может быть, из-за какой-то случайности (заметит сторожевой катер, осветит прожектор) — к гибели.

Время шло, ожидание продолжалось. На востоке ночной мрак уже рассеивался. Вскоре их могли заметить, но люди прекрасно владели собой — сказывались долгие месяцы подготовки: у этих юношей воля торжествовала над чувством самосохранения. Они собрались вокруг Доббе, своего командира. Они видели его знакомый профиль и ожидали решающего приказа.

Но Джоббе уже несколько минут молчал: он переживал внутреннюю борьбу. Он должен решать: каждая уходящая минута может стать роковой для успеха операции и для жизни этих парней. Если бросить взрывающиеся катера на неподвижную сеть, взрыв убьет Тезеи и Педретти, которые, вероятно, находятся вблизи от нее под водой. Если ожидать еще, можно провалить операцию, так как скоро наступит рассвет. Но наконец в 4 часа 30 мин, катера ощутили толчок — результат подводного взрыва. Тезеи и Педретти выполнили свою задачу.

Для Джоббе наступил момент дать команду «Вперед!», но он еще колебался. Открыт ли проход? Чтобы не сомневаться, следует взорвать под мостом один катер. А если Тезеи и Педретти еще находятся по какой-либо причине под водой, вблизи, — что произойдет с ними? Нет сомнения, что взрыв катера уничтожит их. Но решать это должен Джордже Джоббе — не как человек, с сердцем и чувствами, а как командир надводных средств 10-й флотилии MAC; он стоял во главе горсточки, смельчаков, которые доверены ему с одной только целью — добиться успеха. И если медлить еще… до рассвета, противник может их обнаружить, а это — неудача операции и гибель людей.

«Внимание! — раздался твердый и энергичный голос Джоббе, разорвавший тишину ожидания, — Фрассетто идет головным, за ним — Карабелли. Если проход еще закрыт сетевым заграждением, вы его взорвете катером: остальные шестеро в кильватере во главе с Бозио, выдерживая интервал в несколько секунд, старайтесь проскочить под мостом. И помните приказ: чтобы хоть один мог проникнуть в гавань, все, если нужно,

должны пожертвовать собой для открытия прохода. Ни пуха, ни пера. Вперед!»

Решение принято. Напряжение, некоторое беспокойство, нетерпение, желание, подавляемое долгое время, нашли наконец выход. Восемь катеров — два немного впереди, остальные на некотором расстоянии от них — бросаются вперед на самой полной скорости, нарушая своим шумом тишину и разрывая гладь моря. Фрассетто и Карабелли нацеливаются на заграждение: первый выбрасывается в море в 80 метрах от моста, но взрыва нет; Карабелли сознательно мчится на полной скорости к своей гибели. Мгновение — и страшный грохот сотрясает воздух: катер взрывается от удара: рулевой при этом гибнет. Однако взрыв катера Карабелли разрушает опору высокого моста, и рухнувшая металлическая ферма полностью закупоривает проход под ним. Сразу же после взрыва со всех сторон открывается пулеметный огонь и лучи многочисленных прожекторов прорезают море в поисках атакующих. Сцена из апокалипсиса. Противник обнаруживает маленькие катера, ведомые Бозио, которые на полном ходу, среди белой пены, несутся к мосту. Водители не знают, что проход уже закрыт упавшей металлической фермой.

Один за другим все шесть катеров, освещенные как днем, поражаемые шквальным перекрестным огнем, останавливаются. «Достаточно было нескольких секунд, — писали англичане, — чтобы на поверхности моря прекратилось всякое движение». И сразу же после этого поднявшиеся с аэродрома истребители начали, проносясь над поверхностью моря, обстреливать катера и беззащитных людей, находившихся в нескольких метрах от мола Сант-Эльмо. Бозио, Каприотти, Педрини и Маркизио были убиты: Фрассетто, находившийся в воде во время взрыва катера Карабелли, тяжело ранен. Все оставшиеся в живых, включая Фоллиери и Дзанибони, позднее были подобраны англичанами в море и взяты в плен.

Но трагические события только начинали развиваться; нам предстояло встретиться еще с другими неудачами.

Коста, которому не удалось из-за неполадок двигателя торпеды и из-за тревоги, поднятой в крепости, проникнуть в бухту Марса-Мушет и осуществить взрыв подводных лодок, был вместе с Барла захвачен англичанами в плен.

Те, кто оставался на моторных катерах, после долгого ожидания (видя, что никто не возвращается) решили уходить. Джоббе приблизился к ним примерно через четверть часа. Его торпедный катер был взят на буксир моторным катером № 452. Джоббе, видевший гибель катеров МТМ, доложил о случившемся

Моккагатта. Оба моторных катера развили максимальную скорость, какую только допускала буксировка. Приблизительно через час, когда уже стало совсем светло, они были замечены английскими истребителями, вылетевшими с Мальты, и подверглись обстрелу из пулеметов. При этом были убиты находившиеся на катере № 452 Моккагатта, Джоббе, Фалькомата, Монтанари, экипаж катера MTL — Константини Дзокки, командир катера Пароди и один матрос. Оставшиеся в живых 11 человек перебрались на торпедный катер (Джоббе) и вскоре догнали «Диану», ушедшую на обратном пути уже далеко вперед.

На катере № 451, сразу же накрытом огнем противника, загорелись бензиновые баки. Команда катера (успевшая сбить из крупнокалиберного пулемета один из атаковавших его самолетов) выбросилась в море. Последовал взрыв, и катер, объятый пламенем, исчез под водой, при этом погибли 4 матроса. Оставшиеся в живых (9 из 13, большей частью раненные, в том числе и командир Шолетте) через 6 часов были подобраны английским катером и взяты в плен. На пути в Мальту они видели катер № 452, изрешеченный, но еще державшийся на воде; видели на его палубе убитых офицеров и матросов — своих товарищей, среди которых английский врач напрасно искал нуждающихся в его помощи.

О Тезеи и Педретти ничего больше не было известно. Англичане, кажется, выловили недалеко от моста Сан-Эльмо окровавленную маску кислородного прибора с прилипшими к ней кусками мяса и клочками волос…

Но мы-то знаем теперь, как они погибли, знаем, что Тезеи сказал Коста при расставании. Подойдя к мосту, Тезеи присоединил заряд к сети, посмотрел на часы: 4 часа 30 мин. — время, установленное для прохода катеров. Он не колебался. Попрощавшись последний раз с верным Педретти, пожав ему руку, а может быть, обняв его, он поставил взрыватель на ноль — и через мгновение они оба были убиты…

Итак, из этой операции возвратились только оставшиеся в живых 11 человек, которые смогли догнать «Диану» на торпедном катере.

Погибли: Моккагатта — командир флотилии, Джоббе — отважный командир надводного отряда, Фалькомата — наш славный медик, Пароди — командир катера № 452, незабвенный Тезеи и Педретти, Карабелли. Бозио и Монтанари — рулевые взрывающихся катеров, Коста Барла захвачены в плен. Оставшиеся 6 водителей катеров почти все были тяжело ранены. Параторе, рулевой специального катера — носителя управляемых торпед, большая часть команд катеров № 451 и 452, включая

командира Шолетте, были взяты в плен. Общие потери в людях — 15 убитых и 18 пленных: потери материальной части — 2 моторных катера, 8 взрывающихся катеров, катер MTL и 2 управляемые торпеды. Были сбиты 2 истребителя, вылетевших навстречу английским катерам. Мы уничтожили 1 самолет противника и нанесли англичанам ущерб, правда второстепенного значения, то есть разрушили мост.

«Так заканчивается неудачная попытка атаковать Мальту, самая тяжелая и кровавая операция из проведенных силами 10-й флотилии, полная таких событий, которые делают неудачу славной, столь славной, что любой флот мира мог бы ею гордиться» [22]

Золотой медалью были посмертно награждены: Моккагатта, Джоббе, Тезеи и его водолаз Педретти, врач Фалькомата, Карабелли, который принес себя в жертву, чтобы сделать проход в сетях под мостом, Бозио, погибший при попытке форсировать проход, и торпедист Винкон. Такую же награду получил Фрассетто.

Подводному отряду 10-й флотилии MAC было присвоено имя Тезео Тезеи, надводному отряду — имя Витторио Моккагатта, чтобы их самопожертвование служило примером, чтобы героический их подвиг вдохновлял живых на новые славные дела.

В настоящее время мы знаем, что в полночь нападающие были обнаружены при помощи радиолокаторов, установленных на Мальте, и с этого момента наблюдение за ними не прекращалось вплоть до начала прорыва. Об этом говорится в одном английском официальном документе, опубликованном в 1944 году, — «Воздушный бой у Мальты». Мы приводим из него отрывок, который дает нам версию противника об имевших место событиях и позволяет дополнить трагическую картину:

«Радиолокаторы на Мальте были установлены в самом начале войны. В ночь на 25 июня 1941 года посредством радиолокаторов был обнаружен отряд надводных кораблей, приближавшихся к острову. Была объявлена тревога; самолеты «Свордфиш» подготовились к немедленному вылету, «Харрикейны» — к вылету на рассвете.

Тревогу объявили незадолго до полуночи в связи с воздушным нападением противника, которое не совпало по времени с ударом приближавшихся кораблей. Вскоре поступило сообщение о том, что слышен шум моторов катеров, идущих вдоль северо-восточного побережья. Береговая оборона (батареи и прожектора) была наготове. И хотя в Главную гавань только что прибыли корабли конвоя, а в бухте Марса-Мушет на обычных местах стояли подводные лодки, зубы Ла-Валлетты готовы были

кусать корабли приближающегося неизвестного отряда. Незадолго до рассвета в форту Сант-Эльмо, закрывающем с одной стороны вход в Главную гавань, был замечен бурун, приближавшийся к молу. Бурун заметили также с батареи, расположенной на противоположном берегу и прикрывавшей вход в гавань. Затем раздался взрыв у крайнего пролета моста — первого препятствия на пути в гавань. Тотчас же были включены прожектора, осветившие группу взрывающихся катеров (E — Boats), которые на полном ходу неслись к месту взрыва. Освещенная поверхность была мгновенно накрыта с короткой дистанции перекрестным огнем всех ближайших установок: скорострельные автоматы, стрелявшие с дистанции от 500 до 2500 м, орудия Бофорса и пулеметы. Огонь длился две минуты. Затем наступила тишина: объектов для дальнейшей стрельбы не осталось. Когда рассвело, были обнаружены еще две цели, орудия уничтожили их. В это же время «Харрикейны» обнаружили и атаковали оставшиеся уходящие катера, все атакующие катера противника были уничтожены. Мы подобрали 20 убитых и 18 человек взяли в плен. В целях прикрытия отхода отряда, действовавшего смело, но безрассудно, итальянцы послали против наших «Харрикейнов», уничтоживших на рассвете моторные катера, свои самолеты типа «Макки», три из которых были сбиты. Пленных подвергли допросу. При исследовании комплекта оперативных приказов, найденных на захваченном итальянском катере, наибольшего внимания заслуживает то обстоятельство, что в них почти полностью отсутствует указание на какое-нибудь противодействие с нашей стороны. Однако следует отметить, что до момента открытия нами огня план атаки проводился в целом с величайшей решительностью и расчет времени выдерживался с изумительной точностью.

Через две минуты после открытия огня атака была полностью отражена: нашей базе ничего больше не угрожало. Данные фоторазведки, которыми располагали итальянцы перед атакой, имели давность по крайней мере четверо суток. В отчаянной попытке произвести новую фотосъемку Мальты они послали два бомбардировщика под прикрытием 30 истребителей. Но наши истребители сбили оба эти самолета и три истребителя. Энергичные поиски и уничтожение нашими «Харрикейнами» всех отходящих катеров превратили неудачу в несчастье». (Эти заметки являются выдержкой из официального доклада вице-адмирала сэра Уилбрэхэма Форда, представителя военно-морского командования на Мальте.) Бывший тогда губернатором Мальты сэр Эдуард Джексон заявил: «…Мальта была атакована с моря один раз. В июле итальянцы с целью проникновения в

гавань предприняли атаку, проведенную с величайшей решительностью, использовав катера и управляемые торпеды, входящие в состав отряда самоубийц… Это предприятие требовало самого высокого личного мужества со стороны водителей этих средств» [23].

Глава X
Первый успех человекоуправляемых торпед. Гибралтар, 20–21 сентября 1941 года

Мероприятия по воссозданию флотилии после потерь на Мальте. Командир Тодаро. Новость: «боевой пловец». «Чимиче» и «Баулетта». «Шире» снова идет в Гибралтар. Веско и Каталано топят два транспорта. Блестящий успех Визинтини: он входит в порт и топит танкер. Противник усиливает средства обороны. Королевская аудиенция.

После гибели Моккагатта я был временно назначен командиром 10-й флотилии МАС. Весьма почетная для меня должность, имея в виду, что я только что был произведен в чин капитана 3-го ранга, но и очень тяжелая в связи с особой обстановкой и большими потерями, понесенными в людях и материальной части в ходе последних операций в бухте Судан на Мальте. На основе созданной Моккагатта организации я со всей энергией взялся за воссоздание флотилии. На должность командира надводного отряда я пригласил моего друга и однокурсника капитана 3-го ранга Сальваторе Тодаро, офицера с высокими личными и профессиональными качествами, участника боев в Атлантике, когда он командовал подводной лодкой «Каппеллини». Тодаро был среднего роста, но казался ниже, так как обычно опускал немного покатые плечи. На его худом лице, обрамленном маленькой черной бородкой, блестели живые темные глаза. Он был тонкий психолог и сведущ в вопросах теософии; отличался хладнокровием, мужеством, сильной волей и исключительной трудоспособностью. Энергично принявшись за дело, передавая подчиненным свой опыт и знания, он всегда находился там, где работали его люди, и вскоре создал из вверенного ему отряда боеспособное подразделение, проникнутое самым высоким боевым духом. Большую инициативу проявил Тодаро и в заботах о материальной части. С его деятельностью связаны многие усовершенствования на взрывающихся катерах —

результат его опыта и изобретательности. Был создан новый торпедный катер SMA, который представлял собой значительный прогресс по сравнению с первоначальной моделью. Тодаро предусмотрел также замену потерянной материальной части; благодаря его организаторским способностям и ускоренным темпам производства снабжающих фирм это удалось сделать в кратчайший срок. Таким образом, командование флотилии получило возможность проводить надлежащую боевую подготовку.

Кроме того, предполагалось придать надводному отряду несколько «носителей» для транспортировки взрывающихся катеров из Специи, где находились командование и школа водителей, в базы, откуда они должны будут действовать. Для этой цели были оборудованы паровые рыболовные суда «Чефало», «Сольола» и «Костанца». Эти суда по своим мореходным качествам и экономичности были очень удобны для выполнения новых задач флотилии.

Передав в надежные руки Тодаро все, что касалось надводного отряда, я полностью посвятил себя подводному отряду, руководство которым оставил за собой. Летний период из-за коротких ночей мало удобен для боевого применения управляемых торпед, но в то же время благодаря умеренной температуре воды он благоприятствовал интенсивным и длительным тренировкам, которые я организовал в Серкио как со старыми водителями, стремившимися возобновить опыты и добиться наибольшего успеха, так и с новичками. Надо было научить людей преодолевать трудности, которые в предыдущих операциях и, в частности, в последней в Гибралтаре, мешали успеху боевых действий.

Одновременно я не упускал из виду упорную и требующую знаний работу очень способного военно-морского инженера Марио Машулли и его помощника капитана Травальини (оба из секретной мастерской), направленных управлением подводного оружия арсенала в Специи в распоряжение 10-й флотилии. С их помощью я привел в порядок имевшиеся управляемые торпеды (все те же, возникшие по примитивному проекту Тезеи — Тоски), устраняя отмеченные ранее причины многих помех, затем распорядился начать исследования, чтобы создать новый, аналогичный тип торпеды, но с значительно улучшенными тактико-техническими данными, в котором были бы учтены результаты накопленного опыта, последние достижения науки и техники. Кроме того, в соответствии с особенностями наступательных планов было изобретено и создано новое оружие: акустические мины и небольшие зажигательные бомбы, которые

водители могли бы разбрасывать внутри гавани.

Между тем адмирала де Куртена перевели из аппарата министерства в действующий флот и руководить нашей деятельностью назначили адмирала Джартозио. 10-й флотилии была придана новая подводная лодка «Амбра» для переоборудования ее в носителя управляемых торпед, чтобы действовать или совместно с «Ширé», или самостоятельно. Этой лодкой командовал старший лейтенант Марио Арилло. На ней мы сразу же начали работы, взяв за образец то, что уже было сделано и успешно испытано на «Ширé».

Высшее военно-морское командование требовало от флотилии все большей активности, направленной на то, чтобы стянуть кольцо блокады вокруг баз противника, по возможности вывести из строя несколько его линейных кораблей и беспокоить на путях сообщений. Предполагалось, что эти требования будут выполнены без увеличения штата командования за счет интенсификации работы и увеличения численности водителей. Преодолев огромные трудности, я обеспечил через частную промышленность снабжение флотилии различными материалами. При этом мы нередко действовали заодно с промышленниками, борясь против ограничений, установленных министерством. Снабжение вооружением и техническим оборудованием было активизировано, что позволило даже создать некоторые запасы.

Для возмещения потерь и удовлетворения будущих потребностей в личном составе был значительно увеличен набор добровольцев; открылись новые школы с большим числом обучающихся, улучшены методы отбора и подготовки.

В подводном отряде появилась новая специальность наряду с ранее существовавшими — боевые пловцы, под маскирующим названием «группа Гамма».

В предыдущих операциях в Гибралтаре водители, направляя свои торпеды в гавань в поисках больших военных кораблей, проходили мимо многочисленных судов, стоящих на открытом рейде, куда прибывали конвои, где они формировались и откуда отправлялись.

Считая, что во время войны торговые суда являются важными объектами, мы организовали изучение способов их атаки. Первая мысль заключалась в том, чтобы выпустить с «Ширé» определенное количество боевых пловцов одновременно с управляемыми торпедами, имеющими по 300 кг взрывчатого вещества и предназначенными для ударов по большим военным кораблям. Боевые пловцы при помощи небольших подрывных зарядов должны были взрывать или наносить повреждения менее защищенным торговым судам. После преодоления различных

трудностей (выбор одежды, обуви, способа ориентировки под водой в ночное время и т, д.) начались первые опыты. «Подводные пехотинцы» в полном снаряжении маршировали друг за другом по морскому дну, делая переходы до 2 тыс. м. В дальнейшем вернулись к первоначальной идее Паолуччи, награжденного золотой медалью, решив, что значительно больший эффект будет при сближении с целью вплавь. Однако для обеспечения скрытности нужно было принять особые меры предосторожности. Кроме того, пришли к выводу, что один заряд, громоздкий и неудобный при переноске, может быть выгодно заменен (сохраняя суммарное поражающее действие) тремя или четырьмя меньшими зарядами, каждый из которых в состоянии сделать пробоину в подводной части судна.

Так родилось новое оружие с новым способом применения — «Миньяте» или «Чимичи». Это маленький круглый металлический корпус чечевицеобразной формы, содержащий около 3 кг взрывчатого вещества, снабженный резиновым кольцом, которое надувалось из баллончика со сжатым воздухом и обеспечивало присоединение (присос) его к корпусу. Такой подрывной заряд имел взрыватель с часовым механизмом, устанавливаемым снаружи, для производства взрыва в желаемый момент. Три или четыре таких заряда, подвешенных на специальном кожаном поясе, доставлялись пловцом к объекту атаки, прикреплялись к корпусу торгового судна и были достаточны для его потопления, Одетый в облегающий тело резиновый костюм, защищающий от непосредственного контакта с водой, но не стесняющий движений, имея на ногах резиновые ласты, которые позволяют довольно быстро передвигаться как в горизонтальном, так и в вертикальном направлении без помощи рук, пловец, соблюдая меры предосторожности, приближается к цели. Подплыв к ней и пользуясь маленьким автореспиратором получасового действия, он опускается под воду и присоединяет заряды к подводной части судна, затем заводит часовой механизм взрывателя и поднимается на поверхность.

Пловец должен найти убежище на нейтральной территории, если это возможно, или выйти на берег противника и попытаться скрыться, а в случае невозможности спастись сдаться в плен.

Большая выносливость, умение плавать под водой и ориентироваться на поверхности и под водой (пловцы имели маленький компас, носимый на руке как часы) — вот качества, определявшие степень годности добровольца к выполнению задач подводного диверсанта. К этому нужно добавить способность маскироваться, что помогает незаметно приближаться к тщательно охраняемым судам противника.

С этой целью пловец красил лицо в черный цвет и накрывал голову сеткой, на которой укреплялись водоросли, или пакля, или соломка, снятая с бутылки из-под вина. Таким образом, чуть-чуть высовывая голову из воды, он медленно плыл, отталкиваясь только ногами, и поэтому даже самый внимательный часовой мог принять его за безобидный кусок дерева или мусор, которыми полны воды гаваней и рейдов.

Подходить к судну, стоящему на якоре, следовало со стороны носа. Тоща само течение влекло почти неподвижного пловца к середине судна, где он, чтобы выполнить задачу, бесшумно погружался в воду. Отход всегда производился в сторону кормы с использованием попутного течения.

Естественно, чтобы владеть таким искусством, нужен был длительный курс обучения.

Командовать группой боевых пловцов было поручено Еуджению Волк, большому специалисту в этой области и прекрасному пловцу. Школа находилась в Ливорно, вблизи военно-морского училища. Это давало возможность использовать для обучения имевшееся уже снаряжение и закрытый плавательный бассейн, необходимые для совершенствования методов плавания под водой.

Описанный способ нападения был применен с большим успехом, как мы увидим впоследствии, в Алжире и Гибралтаре. Учитывая очень маленькие размеры подрывного заряда типа «Чимичи», предполагалось также использовать его в диверсионных целях в нейтральных портах против судов противника, зашедших в порт для погрузки или выгрузки. Но для этого оружие нуждалось в некоторых изменениях и совершенствовании.

Взрыв подрывного заряда вызывал потопление судна в порту, где глубина обычно небольшая и поэтому полностью судно не уничтожалось, а лишь временно выводилось из строя. На самом деле пораженное судно хотя и ложилось на дно, но значительная часть его обычно выступала над поверхностью воды, что позволяло спасти груз и значительно облегчало работу по подъему самого судна. Кроме того, военный акт, осуществленный в нейтральных водах, мог вызвать неприятные инциденты и дипломатические осложнения.

Эти неудобства устранялись в случае применения подрывного заряда «Баулетти», аналогичного «Чимичи», но с иной характеристикой. Вес взрывчатого вещества был немного увеличен, но разрушительная сила значительно возросла в связи с применением более сильного взрывчатого вещества. Заряд имел два взрывателя: один обеспечивал взрыв по истечении

определенного времени, а другой срабатывал после того, как судно проходило определенное расстояние. Этот последний состоял из маленькой вертушки, которая начинала вращаться только тогда, когда судно двигалось и развивало скорость хода больше пяти миль в час (в противном случае вертушка взрывателя могла бы начать вращаться под воздействием течения еще в гавани). После того как вертушка делала определенное число оборотов, соответствующее, например, пройденным ста милям, связанная с ней предохранительная чека включала обычный взрыватель с часовым механизмом. Через установленный заранее промежуток времени, когда судно уже находилось в открытом море, происходил взрыв, и оно, несомненно, полностью тонуло (имея в виду большие глубины). Так исключалась возможность каких-либо осложнений с нейтральными странами, а противник оставался в неведении: произошел ли взрыв от торпеды или мины или по другой причине, более правдоподобной, нежели акт диверсии, подготовленный еще в порту перед выходом в море. Это оружие было также успешно использовано. В одной из глав книги мы расскажем о диверсии, выполненной Луиджи Феррaро в Александретте, — блестящем эпизоде, который стоил англичанам гибели двух пароходов и повреждения третьего в результате действий только одного человека.

Для набора нужного количества добровольцев в нашу специальную группу требовались прекрасные пловцы, способные длительное время находиться под водой. Список членов итальянской федерации пловцов, казалось, позволял нам отбирать людей, желающих приобщиться к новой специальности и чувствующих, что они обладают для этого необходимыми данными. Однако мы с удивлением узнали, что большая часть итальянской федерации пловцов была призвана в сухопутные войска, а не во флот, что было бы более логичным. Военное министерство получило запрос из морского министерства, но нам пришлось преодолевать бюрократические преграды и волокиту, прежде чем мы получили нужных нам людей. В конце концов в 10-ю флотилию стали стекаться добровольцы (и не только для «группы Гамма») из всех родов войск и со всех театров войны, от Африки до Альп (некоторые пловцы служили в частях альпийских стрелков), и даже с далекого русского фронта. Хотя большинство добровольцев прибыло, естественно, из флота (для некоторых специальностей, как, например, для водителей управляемых торпед, обязательным условием для зачисления являлась предварительная служба во флоте), значительное пополнение позволяло сделать более строгий отбор. 10-я флотилия осуществила самое тесное сотрудничество людей, пришедших из

различных родов войск, укрепляя узы дружбы и товарищества среди солдат одной страны, — сотрудничество, которое в других частях, к сожалению, не всегда осуществляется, что наносит большой ущерб общему делу наших вооруженных сил.

Через год после начала военных действий, после тяжелых испытаний, вызванных недостаточной организованностью, 10-я флотилия подготовила людей и средства к борьбе, которая уже тогда предвещала быть длительной и тяжелой.

Основываясь на приобретенном в прошлом опыте, я между тем подготовлял новую операцию в Гибралтаре. Она была проведена в сентябре, как только позволили удлинившиеся ночи.

Подводной лодке «Ширé», находившейся все еще под моим командованием и с тем же экипажем, был отдан приказ выполнить задание, подобное предыдущему и, как подтвердилось действительностью, вполне осуществимое.

Управляемые торпеды нового типа были еще в постройке, поэтому мы взяли обычные SLC, проверенные и частично улучшенные во избежание неполадок, имевших место во время выполнения предыдущих заданий.

Десятого сентября я вышел из Специи, 16-го прошел в подводном положении без происшествий Гибралтарским проливом. Днем 17-го команда отдыхала; лодка лежала на грунте перед Кадисом. Вечером всплыл, вошел в порт и опять ошвартовался у танкера «Фульгор». К нашим услугам был горячий душ, свежие продукты, бананы и коньяк.

Принял на борт экипажи управляемых торпед. Они почти все те же, что и в предыдущей операции: водитель Дечио Каталано и водолаз Джузеппе Джаннони; водитель Амедео Веско и водолаз Антонио Дзопцоли; водитель Дичо Визинтини и водолаз Джованни Магро. Резервный экипаж — водитель Антонио Марчелья и водолаз Спартаке Скергат. Врач Джордже Спаккарелли.

Собрав самые последние сведения о расположении кораблей в Гибралтаре, я перед рассветом незаметно вышел из порта.

В ночь на 19 сентября встретил большой английский конвой, вышедший из Гибралтара и направлявшийся в Атлантику. Вблизи от меня прошло много прекрасных целей в сопровождении только двух эскадренных миноносцев — для подводника это отличный, так редко представляющийся случай! К сожалению, порученное мне специальное задание исключало торпедную атаку из-за опасности обнаружить присутствие лодки.

Вечером 19-го вхожу в бухту Альхесирас и прохожу ее всю, как обычно, до устья реки Гуадарранке. На этом участке пути отчетливо слышим взрывы глубинных бомб через каждые

полчаса. Как нам стало известно из сообщений, эта новинка была введена англичанами некоторое время назад с целью защиты от опасности, которую представляем мы. Это новое, очень серьезное препятствие, которое водители должны преодолеть.

В час ночи 20 сентября, после того как водители, покинув лодку, направились на торпедах к своим целям, указанным им на основании последних полученных из Рима сведений, ложусь на обратный курс. 25-го вечером мы прибыли в Специю, опоздав на один день из-за большой волны. Адмирал Гойран, командующий Верхне-Тирренским военно-морским округом, поздравил нас от имени заместителя морского министра адмирала Риккарди с благополучным возвращением.

В полученной от высшего военно-морского командования в 23 часа 30 мин. 19-го сентября телеграмме, то есть за час до выхода водителей из подводной лодки, говорилось:

«Расположение кораблей в гавани на 12 час. 19 сентября: у мола 1 — линкор; якорная стоянка № 27 — 1 авианосец; стоянка № 5–1 крейсер; стоянка № 11 — 1 крейсер; кроме того, в гавани находятся 7 танкеров и 3 эсминца. Один эсминец в доке. На рейде — конвой из 17 транспортов».

На основании этого сообщения я распределил цели следующим образом:

Каталано и Веско атакуют линейный корабль типа «Нельсон» (35 тыс. т), стоящий у южного мола; Визинтини атакует авианосец. В случае если осуществить атаки указанных мною кораблей окажется невозможным, все три экипажа должны атаковать любые другие корабли, учитывая степень их важности.

Чтобы противник не разгадал действительных причин взрывов, атакующие не должны оставлять никаких следов.

Вот описание операции трех экипажей, сделанное на основании их рапортов.

Веско — Дзоццоли. «В 0 час. 30 мин. 20 сентября 1941 года в соответствии с отданными командиром Боргезе распоряжениями выхожу из рубки подводной лодки, сопровождаемый моим помощником водолазом Антонио Дзопцоли. Наша задача — атаковать линкор типа «Нельсон», стоящий в порту у середины южного мола. Плавание на поверхности проходит нормальное, хотя мешают ветер и большая волна. Время от времени я снимаю маску, чтобы осмотреться, но только на очень короткое время, так как, даже если я и не двигаюсь, волна сильно бьет в лицо, отчего особенно страдают глаза. После кратковременного погружения, произведенного для того, чтобы не быть обнаруженным сторожевым кораблем, замечаю вход в гавань.

Нахожусь примерно в 300 м от заграждений и уменьшаю

скорость, чтобы гидрофоны не могли обнаружить меня и чтобы иметь время для изучения движений судна, которое с включенными огнями курсирует у входа в гавань… Ложусь точно на курс, погружаюсь на максимально допустимую глубину и следую малым ходом, чтобы с поверхности не заметили по свечению воды следы нашей торпеды Приблизительно в 3 часа 15 мин, достигаю без всяких затруднений глубины 26 м, где касаюсь твердого и ровного грунта, затем продолжаю движение. Около 3 час. 30 мин, на глубине 15 м слышу и ощущаю всем телом три последовательных подводных взрыва. Так как все оказалось в порядке, решаю следовать дальше. В 3 часа 40 мин., находясь на глубине 13 м, слышу еще два взрыва, более глухих, чем предыдущие, но большей силы».

Присутствие сторожевого корабля и другие соображения побудили Веско, к большому его огорчению, отказаться от попытки форсировать вход в гавань, вследствие чего он решил атаковать не указанный ему корабль, а один из пароходов, стоящих на рейде. Веско всплыл на поверхность и приблизился к месту стоянки пароходов. «В 4 часа начинаю поиски наиболее значительной цели. Какой-то катер с затемненными огнями двигается между судами. Наконец замечаю силуэт низкосидящего и, следовательно, полностью загруженного судна. Предполагаю, что оно грузоподъемностью 3–4 тыс. т. Подхожу к нему и погружаюсь у самого борта, для того чтобы затем остановиться и, продув цистерну торпеды, подвсплыть до соприкосновения с подводной частью. Маневр отлично удается, все идет тихо и гладко до того момента, когда я из-за повреждения кислородного прибора делаю несколько глотков воды, смешанной с содовым раствором, что вызывает сильную боль от ожога во рту и в горле».

Веско срочно поднимается на поверхность, освобождается от испорченного прибора и, надев запасной, вновь опускается под днище судна. С помощью второго члена экипажа он прикрепляет заряд вблизи расположения дымовой трубы. Наконец пущен в ход часовой механизм взрывателя, после чего Веско всплывает и направляется к установленному пункту выхода на берег. Затем, включив механизм самоуничтожения торпеды, он топит ее и вплавь добирается до берега.

«Нас очень беспокоит наше состояние. Море неспокойно; время от времени вода покрывает нас с головой. Мой помощник страшно устал и плохо себя чувствует. Выходим на берег около 7 час., примерно в 100 м западнее установленного пункта, где нас останавливают двое вооруженных испанских часовых. Один из них сразу же дает из карабина два выстрела в воздух. Так как я по понятным причинам не хотел, чтобы кто-либо увидел наши

кислородные приборы, то мы их незаметно спрятали в укромном месте на берегу еще до того, как нас задержали. Часовым я заявил, что мы потерпевшие кораблекрушение итальянцы… Нас отвели в караульное помещение, где с нами встретился агент П. Он позаботился о том, чтобы забрать спрятанные нами кислородные приборы».

Из окна караульного помещения Веско и Дзоццоли видели взрыв заряда, который произошел своевременно.

«Судно разломилось почти у дымовой трубы. Корма сразу исчезла под водой, а нос высоко приподняло вверх» [24].

Так затонул английский танкер «Фиона Шелл» грузоподъемностью 2444 т.

Каталано — Джаннони. Выход из подводной лодки нормальный. «Ночь очень темная. В 1 час 25 мин, начинаю сближение. Волна и восточный ветер значительно мешают нашему движению, трудно дышать. Огни Ла-Линеа, Гибралтара и Альхесираса обеспечивают нам прекрасную ориентировку. В 2 часа 35 мин, видим в 70 м справа моторный катер, который следует малым ходом. Останавливаюсь и внимательно наблюдаю за его курсом и скоростью, затем поворачиваю влево, чтобы удалиться от него. Ожидаю еще несколько минут, потом медленно направляюсь к северному входу. Несмотря на резкие изменения курса, мне не удается оторваться от сторожевого катера, двигающегося тоже медленно и почти бесшумно, так что его нельзя услышать даже на расстоянии 50 м. Предполагаю, что он имеет совершенно бесшумные электромоторы и гидрофоны для подслушивания.

Держу курс между двух пароходов, чтобы наконец скрыть свои следы, но сторожевой катер все время следует за мной на короткой дистанции. Решаю погрузиться и остаюсь под водой около 15 мин. Затем вновь всплываю на поверхность. Время 3 часа 30 мин. Останавливаюсь. Сторожевой катер потерял мои следы.

Близится рассвет, а от входа в гавань меня еще отделяет значительное расстояние. Оценив обстановку, решаю атаковать суда на рейде.

Вижу три больших парохода. Направляю к ним торпеду, включив максимальную скорость.

Подойдя ближе, внимательно изучаю месторасположение большого груженого танкера и решаю его атаковать. Медленно приближаюсь в надводном положении, но в нескольких метрах от кормы танкера замечаю у его борта шлюпку. Останавливаюсь. Несмотря на близкое расстояние и внимательное наблюдение, мне не удается установить, есть ли на шлюпке вахтенные. Чтобы

избежать опасности обнаружения и последующей тревоги в крепости, решаю атаковать другой пароход».

Второй член экипажа, Джаннони, уже успел присоединить заряд к винтам другого судна, когда Каталано удалось прочитать на корме его название — «Полленцо», Генуя. И хотя это захваченное итальянское судно обслуживало противника, Каталано не захотел уничтожать его. Поэтому он с помощью неутомимого Джаннони отсоединил заряд и, найдя большой вооруженный теплоход, возобновил атаку.

«Все идет отлично благодаря прекрасному знанию дела моего помощника. В 5 час. 16 мин, я завожу механизм взрывателя. Мы быстро удаляемся. На глубине 5,5 м топлю торпеду, включив предварительно механизм самоуничтожения. 5 час. 55 мин. Всплываю на поверхность вместе с Джаннони. Сняв кислородные приборы и утопив их, плывем к берегу и выходим на него в 7 час. 15 мин.

В 8 час. 55 мин, в районе потопления управляемой торпеды замечаю характерное белое пятно и много летающих над ним чаек: это взорвалась торпеда.

В 9 час. 16 мин, под кормой атакованного мною теплохода происходит сильный взрыв. Столб воды поднимается на высоту около 30 м. Теплоход медленно погружается кормой; носовая часть выступает из воды. Четыре мощных буксира, прибывшие на помощь, с большим трудом пытаются отбуксировать теплоход на мелкое место в непосредственной близости от нейтральной зоны.

Позднее узнаю название судна — это английский вооруженный теплоход «Дюрхэм» водоизмещением 10 тыс. т» [25].

Визинтини — Магро. Покинув подводную лодку, они начинали сближение с объектом атаки.

«Чтобы гарантировать себе хорошую видимость, Магро и я снимаем маски. Однако сильные удары волн с восточного направления мешают нам, вынуждая снизить скорость движения торпеды. Как бы то ни было, плавание проходит хорошо. Дважды ощущаю подводные взрывы.

…Около 2 час. 30 мин, справа, на расстоянии не более 100 м, показывается темный силуэт сторожевого катера. Маневрирую, чтобы не быть обнаруженным, и вскоре после этого различаю вход в гавань. На этом участке слышу еще два подводных взрыва. Вижу сторожевой катер, который, следуя с юга, уже подошел к входу в гавань, имея самый малый ход — не более двух миль в час. Продолжаю следовать тем же курсом. Через некоторое время сторожевой катер оказывается очень близко от меня; он идет между мной и заграждениями и вдруг поворачивает в мою сторону. Тогда я погружаюсь… и слышу вблизи взрыв, но он не

вызывает у меня тревоги.

Всплываю… быстро осмотревшись, вижу, что сторожевой катер теперь идет по направлению к южному входу. Кажется, мне предоставлена свобода действий. Но я не успеваю порадоваться этому, так как вижу, что на меня быстро движется другой сторожевой катер, меньших размеров, с включенными огнями. Боюсь, что он меня заметил, но все равно погружаюсь, предпочитая погибнуть от взрыва, чем дать противнику возможность захватить нас на поверхности и тем самым раскрыть секрет нашего оружия. Но катер нас не обнаружил.

Отчетливо слышу шум винта над моей головой. С этого момента в течение 10 мин, маневрирую в надводном и подводном положениях, стараясь как можно меньше оставаться под водой во избежание последствий взрыва, играя со сторожевым катером в прятки, чтобы отойти туда, где обнаружение менее вероятно.

Наконец катер удаляется на юг, и я направляюсь к входу в порт. Время 3 часа 45 мин. Определяю точно курс и погружаюсь на глубину 11 м. Точно выдержав курс, скорость и глубину, я через некоторое время наталкиваюсь на три стальных троса, безусловно составляющих часть сетей, и проскальзываю между ними. Итак, я в порту. Всплываю и, чтобы лучше видеть, снимаю маску. Прямо перед собой вижу крейсер водоизмещением около 7 тыс. т и напротив мола четыре больших танкера.

4 часа 05 мин. Считаю, что у нас не остается времени для действий в южной части порта, где стоят указанные нашим командиром цели.

Отказываюсь также и от атаки крейсера по следующим мотивам:

1) он находится слишком близко от места повторяющихся систематически взрывов у входа в порт;

2) можно причинить больший ущерб, атаковав танкер (при взрыве загорится нефть и вызовет пожар в порту).

Решив атаковать один из четырех танкеров, выбираю второй от северного входа, так как он полностью нагружен. Полагаю, что в его трюмах находится около 8 тыс. т горючего. В то время как мы, находясь на глубине 7 м, присоединяли зарядное отделение торпеды к корпусу танкера, раздался сильный взрыв, который, однако, не причинил нам вреда.

В 4 часа 40 мин, зарядное отделение прикреплено, завожу механизм взрывателя».

Применив ту же тактику, что и при входе, Визинтини вышел из порта, уклоняясь от двух встретившихся сторожевых катеров, и направился к испанскому берегу. Затопив торпеду, он затем вместе с Магро удачно вышел на берег в 6 час. 30 мин., где

встретился с ожидавшим их агентом П.

С места, где они укрылись, они слышали взрыв и через несколько минут еще четыре или пять взрывов.

В 8 час. 43 мин, танкер «Денби дэйл» грузоподъемностью 15 893 т в результате взрыва затонул в порту Гибралтара. Находившийся рядом с ним маленький танкер также затонул. Хотя взрыв и не вызвал пожара, на что рассчитывал Визинтини, но действие экипажа заслуживает весьма высокой оценки.

Наконец после стольких разочарований мы добились положительных результатов, хотя и не столь важных, как нам хотелось. Это был первый успех водителей управляемых торпед: потоплено три судна общим тоннажем 30 тыс. т.

Операция имела много поучительного. Мы узнали, какие новые меры предосторожности и способы защиты приняты противником против смелых действий 10-й флотилии: бесшумные сторожевые суда, осуществляющие непрерывный дозор перед входом в порт, систематически сбрасывая глубинные бомбы; интенсивное гидроакустическое наблюдение.

Но мы также сделали вывод, благодаря главным образом смелым действиям Визинтини, что такие препятствия преодолимы, лишь бы в настойчивом желании достигнуть успеха сочетались презрение к опасности, прекрасное управление средством атаки и ориентировка в обстановке, в которой действует водитель.

В ряду отважных появилась новая фамилия — Визинтини.

Молодой офицер родом из Паренцо, обладающий твердым характером и хорошо подготовленный специалист, он был воспитан в патриотическом духе, типичном для живущих на границе итальянцев, в течение столетий боровшихся за сохранение своей независимости. Молчаливый, всегда спокойный, честный, храбрый, хладнокровный — отличный, опытный моряк. Свои исключительные способности он показал при выполнении опасного задания.

Наконец-то управляемые торпеды начали полностью повиноваться водителям. Техник Бертоцци, который производил проверку торпед перед указанной операцией и собирал от водителей сведения по их возвращении, в своем итоговом рапорте писал:

«В заключение можно заявить со всей ответственностью, что человекоуправляемые торпеды, построенные и усовершенствованные управлением подводного оружия в Специи с учетом опыта предыдущих операций, представляют теперь, безусловно, самое эффективное и надежное оружие, при помощи которого можно добиться блестящих успехов в войне».

В связи с успешным выполнением задания шесть водителей управляемых торпед были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть».

Весь экипаж «Ширé» был также награжден, как и после выполнения предыдущих заданий. Я же за боевые заслуги получил чин капитана 2-го ранга. В приказе говорилось:

«Командуя подводной лодкой, предназначенной для выполнения специальных заданий, после выполнения первого смелого и очень трудного задания по перевозке штурмовых средств к сильно укрепленной базе противника повторил ту же операцию второй и третий раз с отвагой и несомненным презрением к опасности.

Приняв командование отрядом штурмовых средств, он очень умело и тщательно подготовил людей и материальную часть, что способствовало удачному завершению атаки судов противника, одно из которых было сильно повреждено, а два других потоплены.

Благодаря умелым действиям командира подводная лодка возвращалась обратно в свою базу невредимой из каждого боевого похода, несмотря на трудности плавания, требовавшего предельного физического напряжения людей. Он представляет собой великолепный образец организатора и командира».

Король, пожелавший принять меня, долго беседовал со мной. Он был в прекрасном настроении. Когда я намекнул ему на связанные с течениями трудности плавания в Гибралтарском проливе, он заметил: «Я знаю это место хорошо. Однажды, много лет назад, мы находились на рыбной ловле в Гибралтаре и течение так мешало нам, что ни мне, ни моей жене не удалось поймать ни одной рыбешки».

Затем он проявил интерес к управляемым торпедам, пожелав узнать их тактико-технические данные. Он спросил меня, где происходило обучение. Я ответил: «В водах Серкио, граничащих с поместьем Сан-Россоре, ваше величество». Он был крайне удивлен: «А я об этом ничего не знал! Вам действительно прекрасно удалось сохранить тайну!» Потом он спросил меня, может ли он в виде исключения нарушить барьер, изолирующий нашу группу в Серкио, чтобы познакомиться с такими «чудесными молодцами» и присутствовать на учении. «Конечно, — ответил я ему, — но просил бы Ваше Величество ограничить вашу свиту».

Через несколько дней король, в штатском костюме, сопровождаемый только одним человеком, пересек на гребном катере реку Серкио и появился среди наших парней, с каждым из которых он хотел познакомиться лично. Потом с маленького плотика он следил за погружением торпед на глубину, которые,

казалось, произвели на него большое впечатление.

Попрощавшись с каждым из нас и обменявшись крепким рукопожатием, король на гребном катере возвратился на тот берег реки.

Тогда я видел его в последний раз.

Глава XI
Потопление линейных кораблей «Вэлиент» и «Куин Элизабет». Александрия, 19 декабря 1941 года

Александрия, 19 декабря 1941 года» Арк Ройял» и «Бархэм» потоплены — остаются только «Вэлиент» и «Куин Элизабет». Командир Форца. Организация атаки. Интенсивная подготовка. Выбор экипажей. «Шире» выходит в море. В 2000 м от Александрии. Марчелья топит «Куин Элизабет», а де ла Пенне — «Вэлиент». Мартеллотта за полное уничтожение. Упущенные благоприятные возможности добиться стратегической победы. Секретная речь Черчилля.

13 ноября 1941 года вышедший из Гибралтара английский авианосец «Арк ройял» водоизмещением 22 тыс. т был атакован в Средиземном море немецкой подводной лодкой и пошел ко дну в результате попадания одной торпеды (командир подводной лодки — капитан-лейтенант немецкого военно-морского флота).

25 ноября в районе Тобрука английская Восточно-Средиземноморская эскадра в составе трех линейных кораблей — «Бархэм» (флагман), «Куин Элизабет» и «Вэлиент» — и кораблей обычного охранения подверглась нападению другой немецкой подводной лодки (командир — капитан-лейтенант фон Тизенхаузен).

Этот случай заслуживает того, чтобы коротко рассказать о нем, учитывая мужество, проявленное экипажем подводной лодки, результаты атаки и обстоятельства (благоприятные и неблагоприятные), ее сопровождавшие.

В этот день Тизенхаузен обнаружил в перископ три военных корабля, шедших кильватерным строем на дистанции 500 м друг от друга. Командир лодки начал сближение с головным кораблем. Ему удалось прорвать цепь миноносцев и с дистанции 400 м выпустить четыре торпеды из носовых аппаратов. Торпедный удар пришелся по погребам боеприпасов, и корабль

взлетел на воздух. К небу взметнулись обломки, и меньше чем за пять минут «Бархэм» исчез под водой, унося с собой свыше 800 человек экипажа.

Однако на подводной лодке обстановка мало подходила для того, чтобы праздновать победу. В силу каких-то причин, возможно потому, что она внезапно освободилась от тяжести четырех торпед, лодка всплыла и, двигаясь по инерции, очутилась недалеко от носа «Вэлиента», шедшего вторым в строе кильватера. С линкора открыли бешеный огонь, однако дистанция была настолько мала, что подводная лодка оказалась вне зоны поражения.

Тизенхаузену чудом удалось избежать таранного удара. Лодка погрузилась у самого носа «Вэлиента», скрылась под водой и смогла невредимой вернуться в базу [26].

В результате действий немецких подводных лодок в составе английского Средиземноморского флота в ноябре 1941 года осталось только два линейных корабля — «Куин Элизабет» и «Вэлиент». И это как раз в тот момент, когда военно-морской флот Италии имел 5 линкоров, в том числе «Дориа», «Витторио Венето» и «Литторио», то есть 3 модернизированных и 2 мощных, новой постройки. Никогда, ни раньше, ни позже, Италия не располагала таким количеством линейных кораблей.

Англичане, чтобы избавить от опасности уничтожения свои два оставшихся линкора, в то время особенно ценных, ибо они представляли собой основную военно-морскую силу в восточной части Средиземного моря (обстановка на Дальнем Востоке не позволяла прислать подкрепления), приняли в Александрии все меры предосторожности.

Учитывая предыдущие действия 10-й итальянской флотилии в бухте Суда, Мальте и в Гибралтаре, англичане применили в Александрии новейшие оборонительные средства для охраны своих боевых кораблей, ожидавших благоприятного случая, чтобы выйти в море. Этот момент и был избран 10-й флотилией, чтобы нанести удар по кораблям противника, укрытым в базе.

Между тем на пост командира 10-й флотилии МАС был назначен капитан 2-го ранга Эрнесто Форца, храбрый и способный офицер. За блестяще проведенную в Тунисском проливе операцию против английского конвоя он был награжден золотой медалью «За храбрость». Его мужество дополнялось богатым опытом ведения боевых действий торпедных катеров, очень полезным при использовании специальных средств. Форца получил прекрасную теоретическую и практическую подготовку в области применения морской авиации, будучи несколько лет летчиком-наблюдателем и преподавателем на курсах

авиационных наблюдателей. Человек действия, враг бюрократизма на службе, разумный исполнитель, всегда готовый решить задачу с учетом изменяющейся обстановки, общительный, хороший товарищ, он командовал 10-й флотилией МАС до 1 мая 1943 года. Мое постоянное в тесное сотрудничество с ним оказалось весьма полезным для нашей работы.

Александрийская операция была тщательно подготовлена. Особое внимание при этом уделялось сохранению приготовлений в глубокой тайне, которая является непременной спутницей успеха любых действий и особенно таких, когда нескольким, по сути дела, беззащитным людям в темной глубине вод вражеского порта противостоят заграждения, многочисленные средства наблюдения, тысячи людей, находящихся под надежной защитой брони на суше и на кораблях с задачей обнаружить и уничтожить нападающих.

Чтобы получить необходимые данные и аэрофотосъемки, позволяющие установить дислокацию кораблей в порту и расположение оборонительных средств (сетевых заграждений и т, п.), широко использовалась воздушная разведка.

С особой тщательностью подготавливалась материальная часть — управляемые торпеды, доведенные до необходимой степени совершенства, после последних действий в Гибралтаре были приведены в полную готовность.

Роль «носителя» торпед снова поручили подводной лодке «Ширé». Отважный экипаж лодки, имевший уже достаточный опыт в подобного рода действиях, был тот же, что и прежде, ни один человек не был заменен. После обычного отдыха в Альто Адидже весь личный состав чувствовал себя превосходно.

Под моим руководством группа самых опытных водителей торпед тренировалась в совершении переходов, подобных тем, с которыми им придется встретиться в Александрии (цель подготовки была им неизвестна). Во время ночных тренировок воспроизводились реальные условия действий во вражеском порту с максимальным усложнением обстановки. В то время как водители на тренировочных занятиях привыкали правильно распределять свои силы с учетом протяженности маршрута и препятствий, встречающихся по пути следования, мы получали данные, необходимые для окончательной разработки плана операции. Таким образом, мы, как бы побывав на месте, имели возможность проверить все детали хода операции, расчет времени по этапам, способы преодоления препятствий, принятые меры предосторожности с целью обмануть вражеских наблюдателей и, наконец, степень подготовки отдельных исполнителей.

В один прекрасный день всех водителей торпед собрали и

Форца обратился к ним с такой краткой речью: «Друзья, для выполнения очередного задания нужны три экипажа. Сейчас могу сказать только одно: в отличие от предыдущих действий в Гибралтаре возвращение очень маловероятно. Кто хочет пойти?» Не колеблясь ни минуты, все выразили желание принять участие в этой операции. Вопрос о составе участников пришлось решать командованию. В группу вошли: старший лейтенант Луиджи Дуранд де ла Пенне со старшиной водолазов Эмилио Бьянки; капитан морской инженерной службы Антонио Марчелья с водолазом Спартаке Скергат; капитан службы морского вооружения ВМФ Винченцо Мартеллотта с водолазом Марио Марине. Выбор пал на этих отважных, решительных людей, крепких телом и духом, потому что они были лучше подготовлены. Командиром группы был назначен де ла Пенне, уже участвовавший в аналогичных операциях в Гибралтаре. Совершенно случайно три офицера в группе оказались представителями трех различных служб военно-морского флота: строевой, инженерной и вооружения. В резерв были назначены старший лейтенант медицинской службы Спаккарелли и старший лейтенант морской инженерной службы Фельтринелл, оба более позднего набора, чем остальные.

Личный состав получил обычные инструкции о строжайшем сохранении тайны в разговорах и переписке с кем бы то ни было — с товарищами, старшими по чину и начальниками и, уж конечно, с родственниками. Проводились усиленные тренировочные занятия; теперь уже настолько специфические, что становилось ясно» о каких действиях идет речь. Приводились в порядок личные вещи на случай скорого и внезапного выезда на непредвиденный срок — навсегда в случае неудачи и на несколько лет в лагерь для военнопленных в самом счастливом случае. Подготовка шла полным ходом. Чтобы обеспечить успех подобных операций, их подготовку следует организовывать с особой тщательностью. Необходимо принять во внимание множество самых разнообразных фактов — от гидрографических и метеорологических данных до сведений об организации охранения противника.

Надо позаботиться о тысяче различных вещей: начиная от аэрофотосъемки объекта и кончая обеспечением надежной радиосвязи с подводной лодкой, чтобы информировать ее о количестве и расположении кораблей в порту и дать сигнал о выпуске торпед; от шифров до приведения в готовность материальной части; от приказов и распоряжений до подготовки экипажей торпед, чтобы в назначенный день они были в наилучшей форме; от изучения навигации и предварительной

просадки курса подводной лодки и разработки путей прорыва в порт управляемых торпед до работы над новыми средствами нападения, чтобы нанести противнику как можно больший ущерб.

Нельзя надеяться на счастливый случай, необходимы точный, хладнокровный расчет и полное спокойствие. Возможности материальной части необходимо использовать до конца, люди должны приложить максимум усилий.

В этот подготовительный период мы потеряли ценного, подающего большие надежды офицера: погиб старший лейтенант Согос из штаба 10-й флотилии. По пути в Афины, куда он отправился, чтобы установить контакт с местными военными властями, обычная автомобильная катастрофа оборвала его молодую жизнь.

И вот наконец наступило время выхода в море на выполнение задания. Третьего декабря «Ширé» покинула Специю. Мы сделали вид, что выходим на обычные учения, чтобы не возбуждать любопытства экипажей других подводных лодок, находящихся в базе.

Мой мужественный, сплоченный экипаж не знал о цели нашего похода, да и не стремился узнать, иначе пришлось бы держать ее в тайне, а тайны, как известно, хранить нелегко. Люди знали только, что предстоит новая операция, может быть такая же, как и прошлая, а может быть, еще более опасная. Они верили в своего командира и в свой корабль, которому во время подготовительных работ они отдавали все свое умение и старание, хорошо зная, что от работы его механизмов зависят успех и сама жизнь каждого из них.

Когда мы вышли из порта, к нам под покровом темноты, чтобы избежать посторонних взоров, подошла баржа. Она доставила из мастерских Святого Бартоломея управляемые торпеды № 221, 222 и 223, отрегулированные самым тщательным образом, легководолазные костюмы, кислородно-дыхательные приборы — то немногое, что требуется для превращения шестерых смельчаков в орудия разрушения.

Водители заботливо, почти с нежностью относились к своим торпедам. За каждым закреплена та, на которой он проходил подготовку, достоинства, недостатки и капризы которой ему отлично известны. Они сами поместили торпеды в цилиндры (де ла Пенне — в носовой, Марчелья и Мартеллотта — в кормовые) и прочно закрепили их, чтобы предохранить от толчков и избежать аварий.

Наконец глубокой ночью погрузка торпед закончена. Мы попрощались с водителями торпед, которые временно покидали нас, чтобы снова прибыть на самолете в самый последний

момент. Мимо острова Тино через проход в минных заграждениях лодка выходит в море. 23 часа 3 декабря 1941 года. Началась операция «ЕА-3», третья по счету попытка 10-й флотилии атаковать английскую Восточно-Средиземноморскую эскадру в Александрии.

До берегов Сицилии шли спокойно. А там произошел любопытный случай, о котором стоит упомянуть.

С мыса Пелоро вдруг принялись в открытую сигналить прожектором: «Подводная лодка «Ширé». Это уже сумасшествие! Что им нужно? Или они хотят, чтобы весь свет узнал, что «Ширé», единственная подводная лодка итальянских военно-морских сил, оборудованная для переброски специальных средств, вышла в море? Так можно раскрыть тайну, на сохранение которой было затрачено столько усилий. Вблизи маяка Святого Раньери (Мессина) к нам подошел катер командования ВМС, мне вручили пакет. Из Главного штаба ВМС сообщалось об обстановке в море, о расположении неприятельских кораблей и возможности встречи с ними. Одновременно из Мессины поступило сообщение, что несколько часов тому назад у мыса делл'Арми была обнаружена подводная лодка противника, атаковавшая наш конвой.

Мы должны были идти как раз мимо мыса делл'Арми. Я решил держаться мористее. До Таормина шли вдоль берегов Сицилии. Здесь я обнаружил подводную лодку, которая казалась неподвижной. Развернулся к ней носом (предосторожность никогда не мешает) и запросил опознавательный сигнал. В ответ просигналили что-то непонятное. Ясно, что это противник. Учитывая, что подводные лодки заметили друг друга (стояла светлая лунная ночь) и имея в виду полученные мною инструкции и цель операции, а также принимая во внимание то обстоятельство, что враг располагал двумя орудиями, а у меня не было ни одного, я сообщил об обнаруженном противнике в Мессину и лег на курс к восточной части Средиземного моря. Что же сделал противник? Он лег на параллельный курс! Так мы шли около часа бок о бок, как добрые друзья, на расстоянии приблизительно 3 тыс. м. Затем так же неожиданно противник оставил нас и повернул назад к Таормина. Странные вещи случаются на море во время войны! На следующий день мы явились свидетелями печального зрелища. Поверхность моря была усеяна обломками и различными предметами, в том числе множеством спасательных поясов: несколько дней тому назад в этих местах подвергся нападению наш конвой.

Девятого декабря мы подошли к острову Лерос и вошли в бухту Порто Лаго, которую я хорошо знал, так как долгое время был здесь с подводной лодкой «Ириде». Это чудесная природная

бухта, с трех сторон защищенная скалистыми горами. На берегу раскинулся поселок, выросший за последние несколько лет, с гостиницей, церковью, муниципалитетом — типичный уголок Италии, перенесенный на этот островок в Эгейском морс.

Ошвартовались у пирса базы подводных лодок. Ко мне сразу же пришел Спингаи, мой однокурсник, командир 5-й флотилии подводных лодок, и любезно, по-товарищески предложил свои услуги. Прежде всего я решил накрыть брезентом цилиндры на палубе. Мы делаем вид, что «Ширé» — подводная лодка с другой базы, получившая в бою тяжелые повреждения и укрывшаяся в Порто Лаго, так как она нуждается в длительном ремонте. Лерос кишел греками, и лишняя предосторожность не мешала. Шесть техников, прибывших самолетом из Италии, приступили к окончательной подготовке управляемых торпед. Двенадцатого декабря, также самолетом, прибыли десять водителей торпед. Чтобы укрыться от посторонних глаз, они разместились на транспорте «Асмара», стоявшем на якоре в уединенной бухте Партени на противоположной стороне острова, той самой, где раньше стояли катера дивизиона Фаджони. Тринадцатого декабря я навестил наших водителей торпед, наслаждавшихся последними часами отдыха перед предстоящим испытанием. Мы детально обсудили план операции, ознакомились с последними аэрофотоснимками порта и полученными мною сведениями (в тот момент немногочисленными). Потом мы поболтали о пустяках, чтобы немного отвлечься от мыслей, которые целиком владели нами в течение последнего месяца.

Из Родоса к нам на Лерос прибыл адмирал Бьянкери, командующий флотом Эгейского моря. Он предложил нам провести здесь, в Порто Лаго, под его руководством ряд испытаний наших специальных средств. Воспользовавшись правом командира корабля, я отклонил это предложение. Адмирал выразил свое неудовольствие и уверенность, что нам «ничего путного сделать не удастся, так как срок подготовки слишком мал».

Времени терять было нельзя. Обстоятельства нам благоприятствовали: стояли темные, безлунные ночи, метеосводки также благоприятны. Я решил выйти в море 14 декабря. Поддерживал непрерывную связь с Форца, который с 9-го находился в Афинах для руководства и координирования действий воздушной разведки, службы осведомления, метеослужбы и организации связи с подводной лодкой «Ширé».

В приказе на операцию предусматривалось, что подводная лодка «Ширé» подойдет вечером к порту Александрия на расстояние нескольких километров. Предполагалось, что город

будет погружен в темноту (из-за затемнения). Поэтому, чтобы помочь лодке сориентироваться и отыскать порт (от правильного выбора места выпуска торпед в значительной степени зависит успех действия их водителей), наша авиация в этот вечер и накануне должна была произвести бомбардировку порта. Оставив лодку, водители торпед, двигаясь в соответствии с выработанным маршрутом, должны были приблизиться к порту, преодолеть заграждения и направиться к целям, которые предварительно им укажет командир лодки «Ширé» на основании полученных по радио самых последних данных. Прикрепив заряды к подводной части кораблей, водители должны разбросать имеющиеся у них плавучие зажигательные бомбы. Через час после взрыва зарядных отделений торпед бомбы, воспламенившись, должны будут поджечь нефть, разлившуюся по поверхности воды в результате повреждения кораблей. Затем должен вспыхнуть пожар на находящихся в порту кораблях, плавучих доках и, наконец, на складах. Таким образом главная морская база противника в восточной части Средиземного моря будет окончательно выведена из строя.

После выпуска торпед подводная лодка «Ширé» должна лечь на обратный курс. Водителям торпед были указаны в порту зоны, предположительно слабо охраняемые, где можно выбраться на берег, и дороги, по которым следовало как можно скорее выйти за пределы порта.

Предусматривалось также возвращение водителей торпед. Подводная лодка «Дзаффиро» в течение двух ночей после операции должна была находиться в море в 10 милях от Розетского устья Нила. Водители торпед, которым удастся ускользнуть от охраны противника, смогут добраться до подводной лодки, воспользовавшись какой-нибудь лодкой, добытой на берегу.

Приняв на борт водителей торпед, утром 14 декабря «Ширé» покинула Лерос. Плавание проходило нормально. Днем мы шли под водой, а ночью в надводном положении, чтобы зарядить аккумуляторы и освежить воздух во всех отсеках лодки.

Задача «Ширé», как обычно, состояла в том, чтобы подойти возможно ближе к вражескому порту, не вызвав подозрений и не дав себя обнаружить раньше времени. Быть обнаруженным означает вызвать действия противолодочной обороны — беспощадную охоту за подводной лодкой, что может помешать выполнению задания. Действовать нужно очень осторожно. А так как подводную лодку можно обнаружить при помощи гидрофонов, то плавание должно быть бесшумным.

По имеющимся сведениям, Александрия, как, впрочем, и все

остальные порты в военное время, была окружена минными заграждениями.

Разведанные стационарные и маневренные оборонительные средства включали:

а) минные поля в 20 милях к северо-западу от порта;

б) донные мины, расположенные на глубине 55 м по окружности с радиусом около 6 миль;

в) полосу сигнальных тросов (ближе к порту);

г) группу донных мин, расположение которых известно;

д) сетевые заграждения, преодоление которых не представляет особых трудностей;

е) службу наблюдения и обнаружения на подходах к минным полям.

Как преодолеть все эти препятствия? Как пройти через минные поля, не зная проходов? А донные мины? А сигнальные тросы?

Чтобы достигнуть цели, приходится иногда просто довериться судьбе: ничего другого не остается. Но надеяться только на судьбу нельзя. Поэтому я решил, достигнув мест с глубинами 400 м (вероятная граница минных полей), идти на глубине не менее 60 м, предполагая, что мины, даже противолодочные, установлены с меньшим углублением. Если же подводная лодка наткнется на минреп, я надеялся, что он не зацепившись соскользнет по обшивке вдоль ее корпуса. Впрочем, чтобы избежать опасности наткнуться на мину, оставалось только одно — рассчитывать на удачу.

Следующая трудность заключалась в том, чтобы привести подводную лодку точно в назначенное место, то есть идти, строго придерживаясь предварительно проложенного курса, избегая отклонений, вызываемых подводными течениями, которые всегда с большим трудом поддаются учету. Трудность станет особенно понятной, если учесть почти полную невозможность уточнить свое местонахождение с тех пор, как на рассвете дня, предшествующего операции, подводная лодка должна погрузиться (чтобы не быть обнаруженной противником) и идти на большой глубине (чтобы избежать мин) до момента выпуска торпед.

Таким образом, при подводном плавании необходимо учитывать скорость хода, точно прокладывать курс и строго его придерживаться и, наконец, определять свое местонахождение по изменению морских глубин (единственный гидрографический элемент, доступный при определении местонахождения погруженной подводной лодки). Все это больше напоминает искусство, чем науку о плавании.

Мне помогал весь экипаж: офицеры, унтер-офицеры, матросы. Каждый на своем посту нес службу и обеспечивал работу механизмов так, чтобы не допустить непредвиденных задержек, которые могут мешать успешному выполнению задания.

Урсано, старший помощник, следил за порядком на лодке. Венини и Ольчезе, опытные штурманы, помогали мне в кораблевождении, а также в весьма деликатном шифровальном деле и обеспечении связи. Тайер, механик, командир электромеханической части, следил за работой механизмов (дизелей, электромоторов, аккумуляторных батарей, компрессоров и пр.), обеспечивая безотказную их работу. Унтер-офицеры достойны самых высоких похвал, как знающие свое дело. Радисты поддерживали непрерывную связь с Римом и Афинами. Все добросовестно выполняли свои обязанности. Кок, не последний человек на борту (назначенный на эту должность матрос раньше был каменщиком), был самым настоящим мучеником: круглые сутки на ногах, у крошечной раскаленной электроплиты. При любой погоде на море он готовил из консервированных продуктов пищу для 60 человек, горячие напитки для тех, кто нес ночную вахту, и обильную еду для поддержания высокого морального состояния водителей торпед. А они спокойно отдыхали и накапливали силы. Де ла Пенне, блондин с растрепанными волосами, все время лежал на койке и спал. Не открывая глаз он время от времени протягивал руку, доставал из ящика бутерброд и быстро поглощал его. Затем переворачивался на другой бок и снова засыпал.

На другой койке лежал Мартеллотта. Он всегда был весел: «Спокойствие, и все будет хорошо». Он повторял это при каждом удобном случае.

Марчелья, высокого роста, спокойный, все время читал; его густой бас слышался редко. Если же он и обращался к кому-нибудь, то это был вопрос из области техники или замечание по поводу предстоящих действий. фельтринелли, Бьянки, Марино, Скергат, Февале, Мамоли — каждый выбрал себе уголок среди многочисленного оборудования лодки и там проводил время за отдыхом, прерывая его только для того, чтобы плотно поесть.

Наблюдение за состоянием здоровья экипажей управляемых торпед было возложено на врача Спаккарелли, подводного пловца и командира резервного экипажа; он каждый день осматривал людей: необходимо, чтобы они были в наилучшей форме в недалекий теперь уже день операций.

Настроение у всех хорошее; трудности и опасности не страшили, а лишь увеличивали стремление преодолеть их; водители ничем не выдавали своего напряжения и нетерпения;

беседы велись в принятом на борту веселом тоне, остроумие их не покидало; они не упускали случая подшутить друг над другом.

Эти парни были поистине необыкновенные люди. Они шли на операцию, которая потребует от них величайшего напряжения всех духовных и физических сил, подвергая на протяжении нескольких часов свою жизнь смертельной опасности. Предстояла операция, из которой в самом лучшем случае можно выйти военнопленными, а они вели себя как спортивная команда, отправляющаяся на обычный воскресный матч.

Шестнадцатого декабря подводная лодка «Ширé» попала в шторм. «Чтобы не повредить во время качки материальную часть, а главным образом не утомить экипажи торпед, я погружаюсь. Ночью на время всплываем, а затем, как только закончена зарядка аккумуляторов и провентилированы отсеки, снова погружаемся. Из-за штормовой погоды и отсутствия точных сведений о составе кораблей в порту решаю отложить проведение операции на одни сутки, то есть провести ее в ночь с 18-го на 19-е.

«17 декабря. Принимая во внимание местонахождение лодки и изменившиеся, теперь уже благоприятные метеорологические условия, решаю назначить операцию на вечер 18-го в надежде получить до этого точные сведения о наличии кораблей в порту» [27].

Эта надежда быстро осуществилась: в тот же вечер мы наконец, к величайшей нашей радости, получили из Афин сообщение, что наряду с другими кораблями в Александрии находятся два линейных корабля.

Теперь вперед! Весь день 18 декабря «Ширé» продвигалась в зоне, считающейся заминированной, на глубине 60 м; глубина моря по мере приближения к берегу все время уменьшалась. Лодка ползла как танк, но бесшумный и невидимый. Непрерывно вели прокладку курса, следя за изменением морских глубин. В 18 час. 40 мин, подводная лодка, находясь на глубине 15 м, достигла намеченной точки, в 1,3 мили (пеленг в 356°) от маяка на западном молу торгового порта Александрии.

Все было подготовлено к предстоящему выходу водителей. Как только на поверхности моря сгустилась темнота, я приказал всплывать до позиционного положения. Затем поднялся в рубку и открыл люк. Погода идеальная: ночь темная, море спокойно, небо чистое. Передо мною совсем близко Александрия. Я различал очертания некоторых характерных зданий. С большим удовольствием отметил, что мы находимся в указанной точке. Исключительный результат после шестнадцатичасового плавания вслепую! Сейчас же после этого состоялась напутственная церемония с водителями торпед, облаченными в легководолазное

снаряжение с кислородными приборами. Прощались без слов, без объятий: «Командир, — просят они, — стукните-ка нас на счастье». Этим странным ритуалом, в который я вкладывал все мои добрые пожелания, расставание завершилось.

Первыми вышли командиры резервных экипажей Фельтринелли и Спаккарелли. Им было поручено открыть крышки цилиндров, чтобы водителям торпед не пришлось тратить на это силы.

Один за другим де ла Пенне и Бьянки, Марчелья и Скергат Мартеллотта и Мартино, в черных непромокаемых комбинезонах, с надетыми кислородными приборами, стесняющими их движения, поднялись по трапу и исчезли в ночной темноте. Лодка снова легла на дно.

После этого мы стали ждать ударов по корпусу — условного сигнала о том, что члены резервных экипажей, закрыв теперь уже пустые цилиндры, готовы вернуться обратно. Услышав условный сигнал, мы всплыли. Срывающимся от волнения голосом Фельтринелли доложил мне, что, не видя Спаккарелли, он пошел к нему на корму и случайно наткнулся на палубе на что-то мягкое; на ощупь (не забывайте, что дело происходило ночью и под водой) он убедился, что перед ним пропавший Спаккарелли, не подающий признаков жизни. Я сейчас же приказал выйти двум другим водолазам, которые всегда были наготове при всплытии. Спаккарелли подняли и по трапу спустили внутрь лодки. Мы снова погрузились и, строго придерживаясь пройденного нами маршрута, легли на обратный курс.

С бедного Спаккарелли сняли маску прибора, комбинезон и положили на койку. Его лицо посинело, пульс не прощупывался, дыхание отсутствовало — классические симптомы смерти.

Что делать? Наш врач, к сожалению, ничем не мог нам помочь, потому что как раз с ним и случилось это несчастье. Я распорядился, чтобы два человека непрерывно делали ему искусственное дыхание, а затем, осмотрев нашу аптечку, посоветовал сделать пострадавшему внутримышечное вливание содержимого всех трех ампул, в пояснении к которым было сказано, что они оказывают стимулирующее действие на работу сердца. Пострадавшему дали кислород: все наши скромные запасы медикаментов, а также еще более скромные медицинские познания пущены в ход, чтобы попытаться сделать то, что казалось совершенно невозможным, — оживить мертвого.

Пока мы занимались этим внутри лодки, она, скользя почти у самого дна, удалялась от Александрии. Мы старались ничем не выдавать своего присутствия, тревога была бы гибельной для шестерых смельчаков, которые в этот момент выполняли самую

сложную часть операции. Управление подводной лодкой усложнилось: крышки кормовых цилиндров так и остались открытыми, трудно было удерживать ее на нужной глубине и следить за дифферентовкой. Отойдя на несколько миль от берега, всплыли, чтобы закрыть их. Маяк в Рас Эль Тин был зажжен; огни, которых я раньше не замечал, показались у входа в гавань: очевидно, это корабли входили в порт или выходили из него; хорошо, если бы водители торпед сумели воспользоваться этим случаем. Что касается цилиндров, то закрыть их из-за повреждений крышек так и не удалось.

Лодка продолжала путь в погруженном состоянии, так как зона, по которой мы шли, считалась минированной. После трех с половиной часов непрерывного искусственного дыхания, различных инъекций и кислорода из груди нашего врача, который до этого момента не подавал никаких признаков жизни, вырвалось что-то похожее на хрип. Он жив! Мы спасем его! И действительно, через несколько часов, несмотря на то, что положение его было тяжелым, он обрел дар речи и смог рассказать, что с ним произошло. Приложив все усилия, чтобы закрыть крышку первого цилиндра, которая никак не поддавалась, он в результате длительного дыхания кислородом и повышенного давления, испытываемого на глубине, потерял сознание. Благодаря счастливой случайности он остался на палубе, а не со скользнул за борт. Это легко могло случиться, так как все ограждения и леерные стойки предварительно сняли, чтобы минрепы не могли за них зацепиться.

Наконец вечером 19 декабря, когда по нашим предположениям мы уже находились вне минных полей, то есть после 39 час, подводного плавания, решили всплыть и пошли курсом на Лерос. Вечером 20 декабря приняли радиограмму из морского генерального штаба: «По данным аэрофоторазведки, повреждены два линейных корабля». Ликование на борту; никто не сомневался в успехе, но получить об этом подтверждение, да еще так скоро, — что же может быть приятнее!

Вечером 21 декабря, сразу же после того, как лодка вошла в Порто Лаго, мы отправили Спаккарелли в госпиталь. Он был уже вне опасности, но еще нуждался в лечении из-за перенесенного тяжелого шока.

Путь из Лероса в Специю проходил без всяких приключений, если не считать случая в день Рождества. В то время как экипаж слушал по радио речь Папы римского, самолет неизвестной национальности, приблизившийся к лодке, был обстрелян из зенитных пулеметов калибром 13,2 мм. В ответ самолет сбросил пять бомб малого калибра, которые упали метрах в восьмидесяти

за кормой, не причинив никакого вреда. Рождественские пироги!

Двадцать девятого декабря «Ширé» пришла в Специю. На пристани нас встретил командующий Верхне-Тирренским морским округом адмирал Ваччи, он нас поздравил от имени заместителя морского министра адмирала Рикарди.

Я счастлив за наш экипаж, которому в результате упорного и самоотверженного труда удалось привести подводную лодку в порт после 27 дней похода, из которых 22 дня мы провели в море, пройдя 3500 миль без аварий и внеся свой вклад в дело борьбы Италии с противником.

Что же случилось с нашими водителями, которые остались в открытом море вблизи Александрии, верхом на своих торпедах, среди врагов, подстерегавших их на каждом шагу?

Все три экипажа покинули подводную лодку и отправились по указанному маршруту (рис. 6).

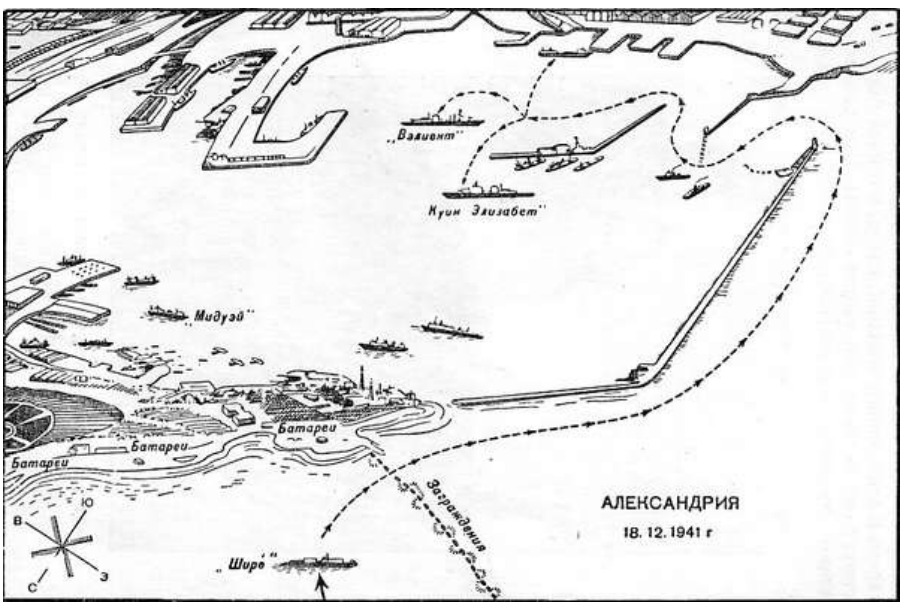

Рис. 6.

Море было спокойно, стояла темная ночь. Огоньки в порту позволяли сравнительно легко ориентироваться. Экипажи вели свои торпеды с редким хладнокровием.

Де ла Пенне докладывал в своем рапорте: «Увидев, что идем с опережением графика, мы открыли коробку с едой и позавтракали. Мы находимся в 500 м от маяка в Рас Эль Тин».

Наконец они достигли линии заграждений: «Видим несколько человек, стоящих на молу, и слышим, как они разговаривают, один из них расхаживает с зажженным фонарем. Видим также большой катер, который бесшумно курсирует около мола,

сбрасывая бомбы. Эти бомбы доставляют нам много неприятностей».

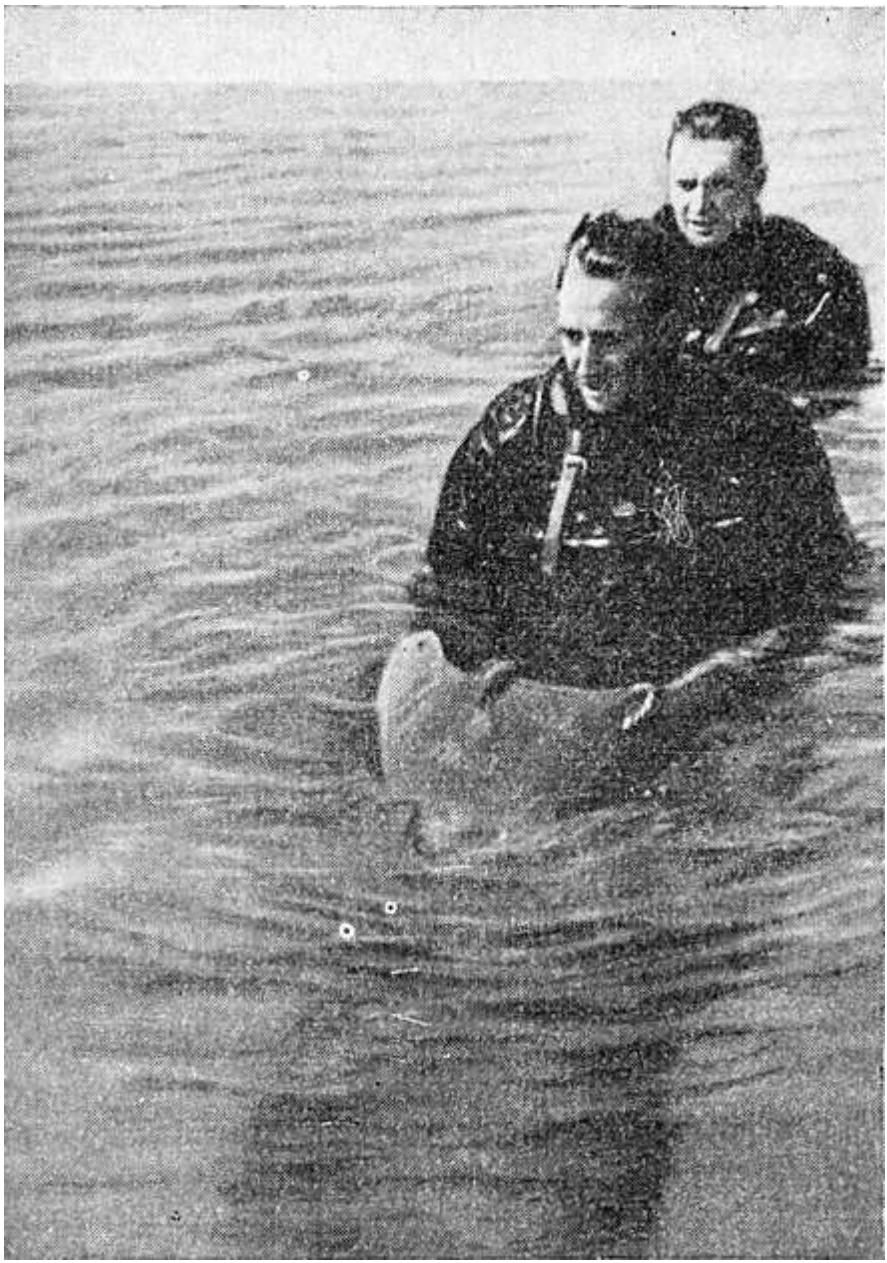

Фото 11. Управляемая торпеда и ее экипаж.

В то время как шесть голов, едва выступающих из воды, напряженно всматривались в темноту, чтобы отыскать проход в сетевых заграждениях, появились три английских эскадренных миноносца, которые собирались войти в порт; зажглись огни, и проход в заграждении открылся. Не теряя ни минуты, три

управляемые торпеды вместе с кораблями противника проникли в порт. Они в порту! Совершая этот маневр, они потеряли друг друга из виду. Но зато они недалеко от объектов атаки, которые были распределены следующим образом: де ла Пенне — линейный корабль «Вэлиент», Марчелья — линейный корабль «Куин Элизабет», Мартеллотта должен был разыскать авианосец. Если авианосца в порту не окажется, то атаковать груженый танкер в надежде, что разлившаяся нефть воспламенится от плавающих зажигательных бомб, которые водители должны разбросать в порту, прежде чем они покинут свои торпеды.

Проследим теперь, как обстояло дело у каждого экипажа, повествуя об этом со слов самих водителей.

Де ла Пенне — Бьянки. Обойдя в порту интернированные французские корабли, о присутствии которых нам было неизвестно, де ла Пенне заметил на указанном месте стоянки темную громадину — линейный корабль «Вэлиент» водоизмещением 32 тыс. т. Он направился к кораблю, встретил противоторпедную сеть и решил перебраться через нее, чтобы затратить как можно меньше времени, так как его состояние из-за холода было таково, что он чувствовал, что долго не продержится. (Его комбинезон пропускал воду с того момента, когда он покинул подводную лодку.) Маневр ему легко удался: теперь он был в 30 м от «Вэлиента». Два часа 19 мин, ночи. Легкий толчок. Он у борта. При попытке подвести торпеду под корпус корабля она вдруг неожиданно пошла на дно. Де ла Пенне нырнул за ней и отыскал ее на глубине 17 м. Тут он с удивлением заметил, что водолаз куда-то исчез. Всплыл на поверхность, чтобы разыскать его, и не нашел. На борту линкора все спокойно. Оставив Бьянки на произвол судьбы, де ла Пенне снова нырнул и попытался пустить в ход мотор торпеды, чтобы подвести ее под корпус корабля, от которого она теперь оказалась в стороне. Мотор не работал; быстрый осмотр позволил установить причину аварии: на винт намотался кусок троса.

Что делать? Один с неподвижной торпедой на дне, так близко от цели. Де ла Пенне решил сделать единственное, что ему оставалось, — подтащить торпеду под корпус корабля, ориентируясь по компасу. Он торопился, так как боялся, что вот-вот англичане могут обнаружить Бьянки, возможно потерявшего сознание и плавающего на поверхности где-нибудь поблизости. Последуют тревога, глубинные бомбы, и ни он, ни его товарищи, которые находятся сейчас в нескольких сотнях метров от него, не выполнят задания. Обливаясь потом, изо всех сил тащил он торпеду. Стекла очков запотели; взмученный ил затруднял ориентировку по компасу; дыхание стало тяжелым, но он упрямо

шаг за шагом продвигался вперед. Он слышал теперь уже совсем близко шумы на борту корабля, особенно ясно — шум поршневого насоса, по которому и ориентировался. Через-40 мин, нечеловеческих усилий де ла Пенне наконец стукнулся головой о корпус корабля. Следует быстрая оценка обстановки: он, по всей вероятности, оказался близко от середины корабля — в самом выгодном месте, чтобы нанести ему наибольший вред. Силы Пенне на исходе. Остаток их он употребил на то, чтобы завести часовой механизм взрывателя, установив его в соответствии с полученными указаниями ровно на 5 час. (по итальянскому времени, что соответствует 6 час, по местному времени). Всплывшие зажигательные бомбы могли выдать место, где находится заряд, поэтому де ла Пенне решил оставить их на торпеде. Он оставил торпеду с пущенным в ход часовым механизмом взрывателя на дне под корпусом линкора и всплыл на поверхность. Прежде всего он снял маску и затопил ее. Чистый, свежий воздух возвратил ему силы, и он вплавь стал удаляться от корабля. Вдруг с борта его окликнули и осветили прожектором, раздалась пулеметная очередь. Он подплыл к кораблю и вылез на бочку у носа линкора «Вэлиент». Здесь он нашел Бьянки, который потерял сознание и всплыл на поверхность, а придя в себя, спрятался на бочке, чтобы не вызвать тревоги и не мешать работе своего водителя. «С борта раздаются насмешки, там считают, что наша попытка провалилась; говорят об итальянцах с презрением. Я обращаю на это внимание Бьянки; вероятно, через пару часов они изменят свое мнение об итальянцах».

Время около половины четвертого. Наконец подошел катер, туда посадили обоих «потерпевших кораблекрушение» и доставили на борт линейного корабля. Английский офицер спросил у них, кто они такие, откуда прибыли, и с иронией выразил свое соболезнование по поводу неудачи. Водители, с этого момента военнопленные, предъявили имеющиеся у них воинские удостоверения личности. На вопросы они отвечать отказались.

Их снова посадили на катер и доставили на берег, в барак, расположенный недалеко от маяка в Рас Эль Тин. Первым допрашивали Бьянки; выходя из барака, он сделал де ла Пенне знак, что ничего не сказал. Затем настал черед де ла Пенне: он также отказался отвечать. Англичанин угрожал пистолетом. «Я заставлю вас заговорить!» — произносил он на хорошем итальянском языке. Было уже четыре часа. Их снова отвезли на «Вэлиент». Командир корабля капитан 1-го ранга Морган спросил, где находится заряд. Они отказались отвечать, и их в

сопровождении вахтенного офицера под конвоем отвели в карцер, одно из помещений, расположенных на носу между двумя башнями, — не так уже далеко от места, где будет взрыв.

Предоставим слово самому де ла Пенне:

«Конвойные были немного бледны и очень любезны. Дали мне выпить рому и угостили сигаретами. Они тоже хотели кое-что узнать. Тем временем Бьянки сел и задремал. По ленточкам матросских бескозырок я понял, что мы находимся на линкоре «Вэлиент». Когда до взрыва остается 10 мин., я заявляю, что хочу поговорить с командиром корабля. Меня отводят к нему на корму. Говорю ему, что через несколько минут его корабль будет взорван, что сделать уже ничего нельзя и что если он хочет, то может позаботиться о спасении экипажа. Командир еще раз спрашивает, где расположен заряд, и, так как я не отвечаю, приказывает отвести меня обратно в карцер. Проходя по коридорам, слышу, что через громкоговорители передается приказ оставить корабль, подвергшийся нападению итальянцев, и вижу, что люди бегут на корму. Меня снова запирают в карцер. Я спускаюсь по трапу и, полагая, что Бьянки там, где я его оставил, говорю о том, что нам не повезло, что наша песенка спета, но что мы можем быть довольны, так как нам удалось, несмотря ни на что, выполнить задание. Бьянки мне не отвечает. Ищу его, но не нахожу. Догадываюсь, что англичане увели его, чтобы я не говорил с ним. Проходит несколько минут (адские минуты: взорвется или нет?) — и наконец взрыв. Весь корабль содрогается. Гаснет свет. Помещение наполняется дымом. Вокруг меня валяются блоки и звенья цепи, упавшие, с потолка, где они были подвешены. Я невредим, если не считать боли в колене, ушибленном одним из упавших звеньев. Корабль кренится влево. Открываю иллюминатор, оказавшийся недалеко от уровня воды, надеясь выбраться через него и уплыть. Но это невозможно: иллюминатор слишком мал, и мне приходится отказаться от этой попытки. Оставляю его открытым — все-таки для воды будет еще один вход. Свет проникает в помещение только через иллюминатор. Мне кажется, что оставаться здесь неблагоразумно. Чувствую, что корабль лег на дно и продолжает крениться влево. Поднимаюсь по трапу, нахожу люк открытым и отправляюсь на корму. Там собралась большая часть экипажа, матросы встают, когда я прохожу мимо. Подхожу к командиру. Он руководит спасением корабля. Я спрашиваю, куда он девал моего водолаза. Командир ничего не отвечает, а вахтенный офицер приказывает мне замолчать. Корабль накренился на 4–5 градусов и теперь неподвижен. Смотрю на часы: сейчас 6 час. 15 мин. Иду дальше, туда, где находится много офицеров, и смотрю на линкор «Куин

Элизабет», который находится приблизительно в 500 м от нас.

Экипаж «Куин Элизабет» собрался на носу корабля. Прошло несколько секунд, и на нем тоже произошел взрыв, которым корабль подняло на несколько сантиметров из воды, взметнулся столб дыма, разлетелись обломки, брызги нефти долетели до нас, пачкая одежду. Ко мне подходит офицер и просит дать ему честное слово, что под кораблем больше нет зарядов. Я не отвечаю, и меня снова отводят в карцер, а минут через пятнадцать ведут в кают-компанию, где я наконец могу присесть. Там находится и Бьянки. Через некоторое время нас сажают на катер и снова отвозят в Рас Эль Тин.

Замечаю, что носовой якорь, который раньше был втянут в клюз, теперь отдан. Во время переезда какой-то офицер спрашивает меня, не проникли ли мы в порт через отверстия в молу. В Рас Эль Тин нас поместили в разные камеры, где продержали до вечера. Я прошу, чтобы меня отвели на солнце, так как мне стало холодно. Приходит солдат, щупает мой пульс и говорит, что я вполне здоров.

Ближе к вечеру нас сажают на грузовичок и везут в лагерь военнопленных в Александрии. В лагере мы встречаем нескольких итальянцев, которые утром слышали взрывы. Голодные, мы растягиваемся на земле и, не обращая внимания на мокрую одежду, засыпаем. Из-за ушиба колена меня поместили в санчасть, где санитары, итальянцы, угостили меня прекрасными макаронами. На следующее утро меня привезли в Каир» [28].

В 1944 году, когда де ла Пенне и Бьянки вернулись из плена, им были вручены золотые медали «За храбрость». И знаете, кто прикрепил эту медаль на грудь де ла Пенне? Адмирал Морган, бывший командир линкора «Вэлиент», а в 1944 году глава морской союзной миссии в Италии.

Марчелья — Скергат. Следуя вместе с де ла Пенне по указанному маршруту, они заметили, что около полуночи в порту зажглись входные огни. По всей вероятности, в этот момент корабли входили в порт или выходили из него. Ощущались сильные толчки по корпусу торпеды, как от столкновения с каким-либо металлическим препятствием, и судороги в ногах у водителей — результаты подводных взрывов глубинных бомб, которые противник сбрасывал у входа в порт, чтобы избежать «нежелательных визитов». Подойдя к воротам порта, они с удовольствием отметили, что заграждения раздвинуты. Немного спустя, около часа ночи, им пришлось поспешно посторониться, чтобы дать дорогу трем входившим в порт миноносцам. Марчелья снова лег на свой курс, и вскоре перед ним возникли очертания цели. Он подошел к противоторпедной сети, перебрался через нее

и беспрепятственно погрузился у самого корпуса корабля, параллельно дымовой трубе. С помощью второго водителя, вернее водолаза, он проделал следующий маневр: протянул трос от одного бокового киля корабля к другому и закрепил концы, а затем подвесил в середине зарядное отделение торпеды, предварительно отсоединив его с таким расчетом, чтобы оно находилось в полутора метрах под корпусом, затем завел часовой механизм взрывателя. Время 3 часа 15 мин. (итальянское).

«Пытаюсь разобраться в своих ощущениях. Я не возбужден, только немного устал и начинаю мерзнуть. Снова усаживаемся на торпеду. Водолаз знаками настоятельно просит меня всплыть на поверхность, так как больше не может оставаться под водой. Продуваю цистерну. Сначала торпеда не трогается с места, затем начинает всплывать — сперва медленно, потом все быстрее и быстрее. Чтобы не выскочить из воды, приходится стравливать воздух. Воздушные пузыри привлекают внимание вахтенного на корме корабля. Он включает прожектор, и мы попадаем в полосу света. Мы наклоняемся вперед, чтобы нас труднее было заметить и чтобы не блестели очки масок. Вскоре прожектор гаснет. Пускаемся в обратный путь. На корабле все спокойно. Я вижу огонек зажженной сигареты — кто-то расхаживает по палубе. Выбираемся за пределы сетевых заграждений и наконец снимаем маски. Очень холодно, у меня буквально зуб на зуб не попадает. Снова останавливаемся и разбрасываем зажигательные бомбы, предварительно заведя механизм воспламенителя» [29].

Затем Марчелья и Скергат направились к месту, которое им было указано для выхода на берег. По имевшимся данным, оно считалось менее охраняемым и оттуда легче было пробраться в город.

Недалеко от берега они затопили свою торпеду, включив механизм уничтожения. Вплавь добрались до берега. Здесь они сняли кислородные дыхательные приборы и резиновые костюмы и спрятали их под камнями, предварительно изрезав на куски. Время 16 час. 30 мин. После восьмичасового пребывания в воде они наконец на суше.

Марчелье и Скергату удалось незамеченными выбраться за пределы порта. Выдавая себя за французских моряков, они проникли в город Александрию. Не без приключений добрались до железнодорожного вокзала, чтобы сесть в поезд, идущий до Розетты, и попытаться затем попасть на подводную лодку, которая должна была находиться в море, в 10 милях от берега, в назначенное время, то есть в течение нескольких часов после операции. Но здесь они столкнулись с первыми затруднениями.

Английские фунты стерлингов, которыми их снабдили, не

имели хождения в Египте. Потеряв много времени, чтобы обменять деньги, они могли выехать только вечерним поездом. В Розетте провели ночь в какой-то убогой гостинице, ускользнув от полицейского контроля. Вечером следующего дня направились к морю, но были задержаны египетской полицией. Их опознали и передали английским военно-морским властям.

Так была пресечена их попытка избежать плена.

Операция, проведенная Марчелья, может быть названа образцовой. Каждая ее фаза была им выполнена в соответствии с планом, без каких бы то ни было отклонений. Впоследствии, несколько лет спустя, он писал мне в одном из своих писем: «Как видите, командир, в наших действиях не было ничего героического, успех был обусловлен подготовкой, обстоятельствами, сложившимися чрезвычайно благоприятно в момент операции, и прежде всего стремлением любой ценой выполнить поставленную задачу».

Эта подготовка, стремление во что бы то ни стало выполнить свой долг и удача были вознаграждены золотой медалью «За храбрость», врученной Марчелье и Скергату по их возвращении из плена.

Мартеллотта — Марино. В своей докладной записке Мартеллотта пишет:

«На борту подводной лодки «Ширé» 18 декабря 1941 г., в 16 час. 30 мин., я получил от командира Боргезе приказ атаковать крупный танкер и расставить в непосредственной близости от него 6 плавающих зажигательных бомб.

Данные о присутствии в порту Александрии 12 танкеров с грузом нефти около 120 тыс. т говорили о чрезвычайной важности полученного мною приказа. Возникший пожар мог разрастись до таких размеров, что привел бы к полному уничтожению порта со всеми стоящими в нем кораблями и портовыми сооружениями.

Тем не менее я не мог удержаться, чтобы не сказать командиру о том, что выполню приказ, но что мне и моему водолазу очень хотелось бы атаковать военный корабль. Командир подводной лодки улыбнулся в ответ на мою просьбу и, зная о предстоящем возвращении в порт авианосца, так изменил свой приказ: «Попытаться найти авианосец на обычных местах его стоянки; если он там окажется, то атаковать его, если же авианосца не будет в порту, то не трогать других военных кораблей, а атаковать крупный танкер и установить около него 6 плавающих зажигательных бомб».

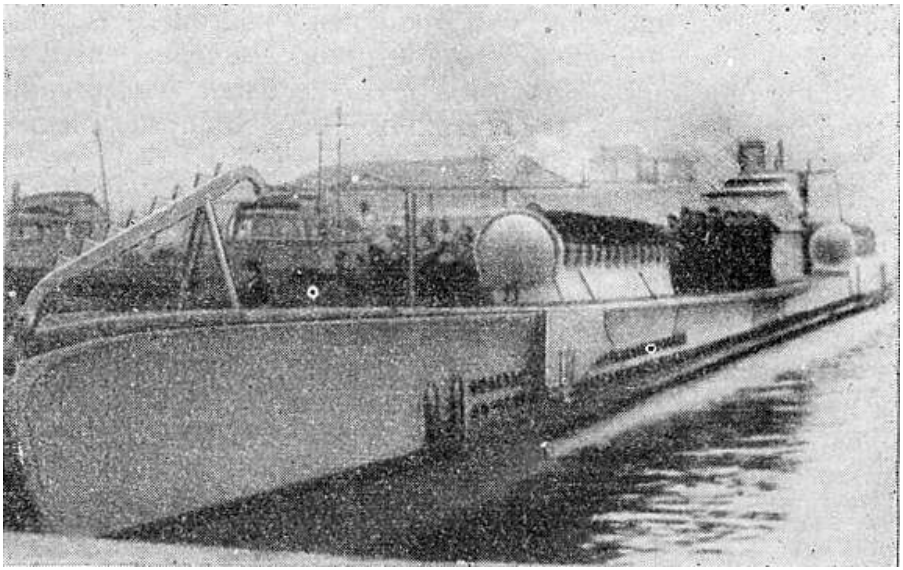

Фото 12. Подводная лодка «Ширé».

Мартеллотта встретил затруднения при открывании крышки цилиндра и позвал на помощь Спаккарелли (из-за этого-то и произошло несчастье со Спаккарелли, о котором мы рассказали выше). Наконец, присоединившись к остальным двум экипажам, он вместе с ними добрался до сетевых заграждений. «Слышу подводные взрывы, чувствую, как мне сильно сдавливает ноги, как будто они чем-то прижаты к корпусу торпеды. Надеваю маску и, чтобы избежать вредного воздействия часто повторяющихся взрывов на наиболее уязвимые части тела, усаживаюсь согнувшись так, чтобы не очень высовываться из воды, но с тем расчетом, чтобы грудь и голова были снаружи. Говорю моему водолазу Марино, чтобы он тоже надел маску и принял такую же позу, как и я, но сев лицом к корме, так как я не мог следить за тем, что делается позади, ибо должен был смотреть вперед, да и обзор в маске был ограничен.

Так мы добрались до входа в порт. Там мы вопреки ожиданиям не встретили заграждений: они были раздвинуты.

Медленно продвигаемся вперед. Вдруг водолаз Марино хлопает меня по плечу и говорит: «Право руля». Сразу же поворачиваю вправо и увеличиваю скорость, но торпеду волной от корабля, входящего в порт, прибило к заграждениям. Это миноносец, который идет без огней со скоростью около 10 узлов. Я отчетливо слышу громыхание цепи на носу и различаю людей на палубе, занятых подготовкой к постановке на якорь. Ноль час. 30 мин. 19 декабря. Трогаюсь с места и, воспользовавшись волной от второго миноносца, идущего вслед за первым, вхожу в порт, пройдя метрах в двадцати от сторожевого катера».

В порту Мартеллотта пытался разыскать авианосец на местах его обычных якорных стоянок, но не нашел (и действительно, в ту ночь авианосца в порту не было).

Зато он обнаружил большой военный корабль и, приняв его за линкор, решил атаковать, но, подойдя вплотную, убедился, что это крейсер. Помня о приказе, Мартеллотта скрепя сердце отказался от атаки. Когда он отходил от кормы крейсера, с борта корабля его вдруг осветили карманным фонарем. Несколько мгновений абсолютной неподвижности, когда, казалось, даже сердце остановилось. Потом фонарик погас, и Мартеллотта направился в тот район порта, где стояли танкеры. Начинала сказываться усталость, вызывая головную боль и тошноту. Водитель не может больше пользоваться кислородным дыхательным прибором, срывает маску и продолжает путь держа голову над водой. Вот и танкеры, среди которых один большой грузоподъемностью — не менее 16 тыс. т. Не имея возможности уйти под воду, Мартеллотта решает атаковать без погружения. В то время как он удерживает торпеду под кормой танкера, водолаз Марино прикрепляет зарядное отделение под корпусом корабля. В 2 часа 55 мин, часовой механизм взрывателя заведен. Пока проделывались все эти манипуляции, рядом с большим танкером стал другой, поменьше. Если он постоит здесь часа три, тогда заодно с первым пострадает при взрыве. Затем в 100 м от танкера были расставлены зажигательные бомбы на расстоянии 20 м одна от другой.

Выполнив таким образом полностью задание, Мартеллотта и Марино предприняли попытку спастись, чтобы не попасть в руки врага. Уничтожив кислородные приборы и резиновые костюмы и включив механизм самоуничтожения торпеды, они в указанном месте выбрались на сушу. «Вместе с Марино я попытался выйти из порта и проникнуть в город. У входа мы были остановлены и задержаны египетскими чиновниками и полицейскими, которые затем позвали лейтенанта с шестью солдатами английской морской пехоты. Нас отвели в помещение, где находились два старших лейтенанта египетской полиции, которые начали допрос. В то время как я самым уклончивым и неопределенным образом отвечал на вопросы, явился английский капитан 2-го ранга и потребовал у старшего египетского офицера, чтобы нас выдали ему. Египтянин отказался, ссылаясь на отсутствие распоряжений со стороны своего правительства. Из наших документов явствовало, что мы — итальянцы, и то обстоятельство, что Египет не находился в состоянии войны с Италией, не позволяло ему поступить так, не имея на то особого указания.

Английский офицер, получив санкцию адмиралтейства,

лично обратился к египетскому правительству и добился того, что нас передали ему.

Мои подводные часы лежат на столе вместе с другими отобранными при обыске предметами, и я не спускаю с них глаз. Около 5 час. 54 мин, послышался сильный взрыв, от которого задрожал весь дом. Некоторое время спустя, когда мы в сопровождении английского офицера садились в машину, послышался второй взрыв, более далекий, а позже, когда машина уже тронулась, — третий. В морском штабе в Рас Эль Тин мы подверглись короткому допросу, который проходил в достаточно любезном тоне, а затем нас отправили в каирский лагерь военнопленных» [30].

Мартеллотта и Марино по возвращении их из плена были также вручены золотые медали «За храбрость».

В сводке военных действий № 585 от 8 января 1942 года об успехе операции в целом сообщалось следующим образом: «Ночью 18 декабря штурмовые средства Королевского военно-морского флота, проникнув в порт Александрия, атаковали два английских линейных корабля, стоявших на якоре. Имеющиеся сведения подтверждают, что линкор типа «Вэлиент» сильно поврежден и поставлен в док на ремонт, где и находится в настоящее время».

Следующая сводка, № 586 от 9 января, так дополнила это сообщение: «Согласно уточненным данным, в ходе операции, осуществленной штурмовыми средствами Королевского военно-морского флота, о чем указывалось во вчерашней сводке, кроме линкора «Вэлиент», поврежден также линкор типа «Бархэм».

Так весьма скромно сообщалось о морской победе, которую нельзя сравнить по ее стратегическим результатам ни в какой другой в ходе войны; ценой шести пленных был потоплен крупный танкер, а главное, надолго выведены из строя два линкора водоизмещением по 32 тыс. т, последние из тех, которыми располагали англичане в Средиземном море. Поврежденные при взрывах зарядных отделений торпед, которые храбрецы 10-й флотилии прикрепили своими руками, корабли впоследствии были подняты, кое-как залатаны и отправлены на тыловые верфи для окончательного ремонта. Однако они уже так и не вступили в строй во время войны, а когда она кончилась, их пустили на слом.

Потеря кораблей «Вэлиент» и «Куин Элизабет» вслед за гибелью «Арк ройял» и «Бархэм» в Средиземном море почти одновременно с уничтожением «Рипалс» и новейшего «Принц Уэльский» в Индонезии в результате налета японской авиации поставила английский ВМФ надолго в очень тяжелое положение,

из которого ему удалось выйти позже только благодаря американской помощи.

Стратегическое положение на Средиземноморском театре изменилось коренным образом: в первый (и последний) раз в ходе войны ВМФ Италии имел решительное превосходство в силах; он смог возобновить снабжение своих экспедиционных войск и наладить переброску в Ливию Африканского корпуса немцев, что дало возможность несколько месяцев спустя разбить английскую армию и отбросить ее за пределы Киренаики.

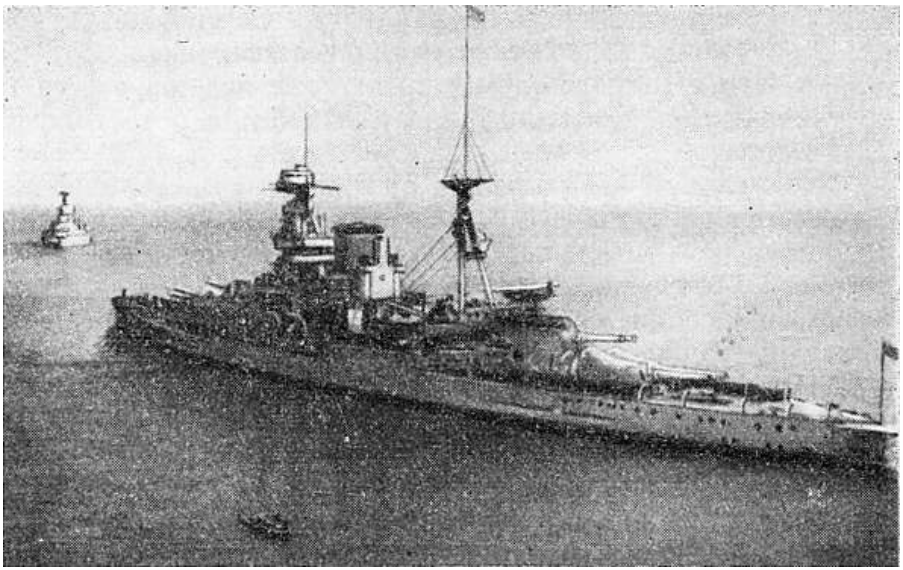

Фото 13. Линейный корабль «Куин Элизабет».

Открывались широкие возможности: наше превосходство на море в это время было таким, что позволяло нашим вооруженным силам нанести удар по ключевой позиции, от которой зависел исход борьбы в Средиземном море (да, пожалуй, и не только в Средиземном море), то есть по Мальте.

Десантные войска, переброшенные под охраной итальянского флота, включая все наши линейные корабли (тогда как у англичан их не было ни одного), смогли бы ликвидировать расположенную в самом сердце Средиземного моря базу противника, которая и до этого времени и после причинила нам столько вреда. Таким образом, можно было устранить затруднение, которое столько месяцев мешало итальянскому флоту осуществлять регулярное снабжение нашей армии в Африке.

Принимая во внимание соотношение военно-морских сил, эта операция была бы, без сомнения, удачной, хотя, возможно, сопровождалась бы значительными потерями. Таким образом,

после устранения угрозы на фланге наших линий коммуникаций, проходивших через Средиземное море, захват Египта со всеми вытекающими благоприятными последствиями становился только делом времени.

Ответственность за то, что эта возможность так и осталась неиспользованной, падает, по моему мнению, на итальянский Генеральный штаб, а в еще большей степени — на немецкое верховное командование, которое, отказав нам в нефти и самолетах, столь необходимых, «еще раз продемонстрировало свою недооценку роли военно-морских сил в ведении военных действий, и в частности недооценку важности Средиземноморского театра военных действий в ходе всей войны» [31].

Большая победа в Александрии была, таким образом, использована только частично: враг получил время, чтобы подбросить в Средиземное море морские и военно-воздушные подкрепления, и через несколько месяцев положение снова изменилось, уже не в нашу пользу. Затем оно все более и более ухудшалось, пока не последовало окончательное поражение, ставшее очевидным после эвакуации из Северной Африки (май 1943 года).

Насколько серьезным было положение противника и сколь близко мы были к тому, чтобы после дерзкого нападения на Александрию одержать решительную победу, лучше всего сказал Уинстон Черчилль — человек, который направлял ход войны с противоположной стороны. В своей речи, произнесенной на секретном заседании в палате общин 23 апреля 1942 года, объявив о потере кораблей «Арк ройял», «Бархэм», «Рипалс», «Принц Уэльский», он сказал:

«Только что нам нанесен еще один коварный удар. На рассвете 18 декабря шестеро итальянцев, одетых в необычные водолазные костюмы, были задержаны в порту Александрия. До этого были приняты все меры предосторожности против проникновения в порт различных типов «человекоторпед» и подводных лодок, управляемых одним человеком, которые ранее пытались проникнуть в наши порты. Там были не только сети и другие заграждения, но и сбрасывались систематически, с различными интервалами по времени глубинные бомбы в непосредственной близости от входа в гавань.

Несмотря на это, итальянцам удалось проникнуть в порт. Под килем линкоров «Вэлиент» и «Куин Элизабет» произошли взрывы, вызванные зарядами, прикрепленными с необычайной храбростью и умением. В результате этих взрывов в корпусе кораблей образовались громадные пробоины и было затоплено по

несколько отсеков. На несколько месяцев корабли были выведены из строя. Один из линкоров скоро будет отремонтирован, другой все еще находится в плавучем доке в Александрии, являясь соблазнительной целью для авиации противника.

Таким образом, в Средиземном море у нас нет ни одного линейного корабля: «Бархэм» потоплен, а «Вэлиент» и «Куин Элизабет» полностью приведены в негодность. Оба эти корабля, находясь на ровном киле, кажутся с воздуха исправными. Противник в течение некоторого времени не был твердо уверен в успешных результатах нападения. (Итальянские военные сводки, приведенные выше, опровергают это утверждение. — *Прим. автора.*) Только теперь я нахожу уместным сообщить об этом палате общин на секретном заседании.

Итальянский флот располагает еще четырьмя или пятью линкорами, несколько раз бывшими в ремонте. Среди них линкоры новой постройки типа Литторио и модернизованные других типов. Для защиты с моря долины Нила у нас остаются подводные лодки, эскадренные миноносцы, крейсера и, конечно, самолеты военно-воздушных сил. Поэтому необходимо перебросить часть наших авианосцев и самолетов с южного и восточного побережий Англии на Северо-Африканский берег, где в них ощущается самая острая потребность».

Награждение меня военным орденом «Савойский крест», который мне был пожалован лично королем за операцию в Александрии, было мотивировано так:

«Командир подводной лодки, приданной 10-й флотилии МАС для действий со специальными штурмовыми средствами, успешно проведя три трудные и смелые операции, умело и тщательно подготовил четвертую, направленную против одной из баз противника. Мужественно и хладнокровно преодолев все препятствия, он подошел на подводной лодке к сильно охраняемому порту и, обманув бдительность противника, сумел обеспечить штурмовым средствам наиболее благоприятные условия для атаки базы. В результате атаки штурмовых средств, увенчавшейся блестящим успехом, были сильно повреждены два линейных корабля противника».

Глава XII
Весна 1942 года. Катера при осаде Мальты. «Амбра» у Александрии

Я оставляю «Ширé». Решение экипажа — остаться. Командир Дзелик. 2 апреля 1942 года граф д'Аоста вручает нам награды. Высокий дух морского товарищества, проявленный Унгарелли. Подготовка к высадке на Мальте. Особый корпус адмирала Тур. Разведка вплавь. Героическая смерть Борг Пизани. Снова Александрия: смелый план. Поход подводной лодки «Амбра» под командованием Арилло. «Нашим штурмовым средствам легче подойти к Александрии, чем нашим самолетам произвести ее аэрофотосъемку».

После операции в Александрии в декабре 1941 года мне снова было предписано министерством оставить командование подводной лодкой «Ширé» и посвятить всю свою деятельность 10-й флотилии в должности командира ее подводного отряда. Флотилия продолжала развивать свою деятельность: велась исследовательская работа, конструировались и применялись новые виды вооружения, увеличивался персонал, продолжалось планирование боевых действий во все увеличивающемся масштабе, расширялась область боевых задач. Немногочисленные офицеры, имевшие опыт в этой области, едва успевали справляться со всем комплексом работ. Именно эти соображения мне были изложены министерством в ответ на просьбу оставить меня на подводной лодке «Ширé». Я прекрасно отдавал себе отчет в том, что эти доводы имели под собой основание. «Вы, — сказали мне в министерстве, — командуя подводной лодкой «Ширé», провели пять операций: четыре — в Гибралтаре и одну — в Александрии, все они были успешно завершены. Вы открыли новый метод применения подводной лодки, превратив ее с помощью технических усовершенствований в орудие войны гораздо более эффективное, чем она была ранее, сумели

обеспечить высокую степень подготовки экипажа и, наконец, показали образец умелого вождения подводной лодки. Это позволило вам неоднократно приводить свой корабль близко к наиболее охраняемым вражеским портам, несмотря на все возрастающую активность обороны противника. Настало время, чтобы другие офицеры заменили вас в этой должности и чтобы вы целиком посвятили вашу деятельность и накопленный вами опыт 10-й флотилии».

Повинуясь этому приказу, я обратился в министерство с просьбой, чтобы каждому члену экипажа «Ширé» была предоставлена возможность оставить службу на подводной лодке и получить другое назначение. Я испытывал глубокое сожаление при мысли, что мне придется покинуть людей, которые делили со мной все опасности боевых походов и с которыми меня связала тесная дружба, и что, в то время как я буду пребывать в полной безопасности на суше, они снова будут подвергаться риску, участвуя в новых, не менее опасных операциях. Моя просьба была удовлетворена. И вот однажды в день, ставший для меня незабываемым, я сообщил экипажу «Ширé» эту новость. Я сказал, что согласно приказу свыше я должен оставить корабль, что я покидаю их с чувством глубочайшего сожаления. Те, кто хотел получить другое назначение, связанное с меньшим риском, могут ходатайствовать об этом. Все они уже выполнили свой долг. Признавая это, морской флот предоставлял им эту возможность. И еще раз экипаж «Ширé» доказал свою самоотверженность и готовность выполнить свой долг. Почти все выразили желание остаться на лодке. «Нам очень жаль с вами расставаться, и мы благодарим за ваши заботы о нас. Но в выборе между безопасностью, которую может обеспечить нам любое другое назначение, и приверженностью к нашему верному кораблю для нас не может быть колебаний: мы просим оставить нас на «Ширé». Так поступили Тайер, инженер-механик, превосходно знающий свое дело офицер, штурманы Бенини и Ольчезе, которые так много помогали мне во время плавания, опытные специалисты, скромные, при любых обстоятельствах сохраняющие хладнокровие; главстаршины Равера, Репетти и Фарина, сержант-радист Лодати, боцман Баобьеры, торпедист Канали — прекрасные специалисты своего дела, в которых я всегда так верил, доказавшие, что они достойны этого доверия. И так поступили почти все матросы. Это обдуманное, сознательное решение экипажа, не желающего покинуть свой корабль, который подвергается во время каждого похода все большим опасностям, экипажа, ясно отдающего себе отчет в том, каким может быть эпилог этой борьбы, в которой они столько раз бросали вызов

судьбе и выходили победителями, является замечательным примером коллективного мужества, того самого, по которому судят о духовных силах народов и наций.

Как сейчас вижу моих людей, построенных для вручения наград 2 апреля 1942 года на пристани Велерия в Арсенале Специи. Здесь выстроились три экипажа: экипаж «Ширé» в центре, а слева и справа от него — два немецких экипажа, Гугенбергера и фон Тизенхаузена, потопившие: первый — авианосец «Арк ройял», второй — линкор «Бархэм». От имени короля награда нам была вручена адмиралом Аймоне Савойским, графом д'Аоста. Ошвартованные бок о бок три подводные лодки («Ширé» с развевающимся флагом посредине), казалось, тоже участвовали в этом торжестве, ибо существует какая-то незримая, но ясно ощутимая связь между кораблем и его экипажем.

Состоялась обычная воинская церемония, публику не допустили. Зачитали приказ о награждении, и каждый моряк получил свою награду. По четыре награды получил каждый член экипажа «Ширé» — за четыре успешно проведенные операции.

Это было сделано в соответствии с моим желанием, изложенным в министерстве и им поддержанным. Я считал необходимым, чтобы был награжден каждый член команды.

Во время церемонии вручения наград люди держались спокойно и просто, так же как и во время выполнения самых ответственных и сложных задач в боевых походах, в моменты наивысшего напряжения сил.

Командиром «Ширé» был назначен капитан 3-го ранга Бруно Дзелик — мой однокурсник, храбрый офицер и способный подводник с очень богатым опытом, — избранный за свои деловые качества из тех немногих командиров лодок, которые выразили желание занять эту должность.

Представив нового командира, лицо которого (грустное и симпатичное) многие запомнят, так как он снимался в главной роли в фильме «Альфа Тау», я простился с моряками, пожелав им всего хорошего. На прощание они преподнесли мне фотографию «Ширé» в рамке, на которой было вырезано название нашего корабля. Потом я в последний раз обошел подводную лодку, которая столько раз безотказно служила нам во всех тяжелых испытаниях, и наконец с болью в сердце покинул «Ширé».

Мне уже никогда больше не довелось видеть ни лодки, ни ее экипажа.

Для участия в действиях наших вооруженных сил по организации осады острова Мальта в начале 1942 года в Аугусте был размещен дивизион торпедных катеров под командованием лейтенанта Онгарилло Унгарелли. Задача катеров состояла в том,

чтобы путем внезапных ночных нападений на транспорты противника вблизи порта Ла-Валлетта создать на подступах к острову еще одно препятствие в дополнение к многим другим, которые приходилось преодолевать кораблям противника, осуществляющим снабжение гарнизона Мальты. Катера проводили в засаде в нескольких сотнях метров от вражеских берегов каждую ночь, когда море было не слишком бурным. Отвага водителей катеров была столь велика, что они частенько швартовались к буям, обозначающим проходы в порт. Не раз сталкивались они со сторожевыми катерами противника и давали им отпор, но пока что им ни разу не удавалось приблизиться к кораблям на дистанцию торпедного выстрела. В одной из таких операций Унгарелли проявил высокий дух морского товарищества. Огнем вражеского самолета был подожжен один торпедный катер, а рулевой ранен. Унгарелли, не колеблясь ни минуты, подошел к нему вплотную, нисколько не думая об опасности, которой он подвергался, так как вот-вот могли взорваться бензобаки и зарядные отделения торпед. Ему удалось спасти раненого и благополучно отойти. Сразу же после этого грянул взрыв, и поврежденный катер исчез в огне и дыму. За этот поступок Унгарелли был награжден серебряной медалью «За храбрость».

Весной 1942 года активность находящегося в Аугусте дивизиона торпедных катеров 10-й флотилии увеличилась и приняла новое направление. В это время шла подготовка к захвату острова Мальта, оборонительные сооружения которого были уже в значительной степени ослаблены постоянными воздушными бомбардировками, а гарнизон истощен осадой. С этой целью было сформировано специальное оперативное соединение под командованием адмирала Тур. В него входили десантные суда и отряды моряков, которые должны были высадиться с моря, отряды парашютистов, части сухопутных сил и милиции, имевшие задачу завершить захват острова, начатый моряками-десантниками.

Между оперативным соединением адмирала Тур и 10-й флотилией сразу же установились отношения товарищеского сотрудничества. При этом роль связующего звена выполняли парашютисты капитана Буттаццони из названного соединения и пловцы из нашей «группы Гамма». Так мы стали собратьями по оружию. Это чувство братского содружества принесло впоследствии в совместных боевых действиях замечательные плоды.

Именно по инициативе командования соединения 10-й флотилии была поручена новая задача: разведка системы

обороны острова Мальта. Надо было подойти к Мальте с помощью различных имеющихся в нашем распоряжении средств и установить расположение действующих оборонительных сооружений, а также испытать бдительность противника и проверить, как он будет реагировать на наши попытки приблизиться к острову.

Это задание было с честью выполнено нашими лучшими водителями надводных штурмовых средств, то есть Унгарелли, лейтенантом Джузеппе Козулич, гардемарином Фракасенни и многими другими. На своих крошечных катерах они не раз обходили вокруг острова, иногда приближаясь к нему на несколько десятков метров и добывая ценные сведения для подготовки к высадке десанта. Две из таких операций заслуживают того, чтобы о них упомянуть. Восемнадцатого мая вышли в море миноносец «Абба» и отряд катеров под командованием капитан-лейтенанта Фрески в целях оказания поддержки торпедным катерам № 218 (командир — ст. лейтенант Козулич, моторист — Альдо Пиа) и № 214 (командир — ст. лейтенант Унгарелли, моторист — Арнольдо де Анджели).

Козулич должен был доставить пловца 10-й флотилии в залив Марса-Скала на северо-восточном берегу Мальты. Этот доброволец должен был подплыть как можно ближе к берегу, выяснить, есть ли там проволочные заграждения, пулеметные гнезда, артиллерийские установки, и вернуться на катер, чтобы сообщить о том, что он увидел. Выполнение этого задания было поручено водолазу Джузеппе Гульельмо из нашей «группы Гамма».

Козулич на своем катере проник в залив Марса-Скала;

Гульельмо спустился в воду и начал разведку, исследуя метр за метром берег бухты. Он плыл лежа на надувном плотике и гребя руками. Это был один из способов, применяемых нашими пловцами. Через некоторое время он даже вышел на берег и, захватив с собой плотик, из которого он предварительно выпустил воздух, провел небольшую наземную разведку, выяснив то, что его интересовало. Закончив разведку, он вернулся на заранее обусловленное место, но не нашел там катера, хотя Козулич ждал его до 4 час. 10 мин., то есть до тех пор, пока начинало рассветать. Таким образом, Гульельмо должен был уже при дневном свете искать себе убежище на суше, где он и попал в руки англичан. Козулич же благополучно вернулся на базу, но, к сожалению, без Гульельмо, и смог сообщить кое-какие полезные сведения из того, что он заметил сам.

В ту же ночь Унгарелли вышел из Специи, имея на борту Кармело Борг Пизани, мальтийского студента, питавшего к нам

дружеские чувства и добровольно вызвавшегося пойти в разведку. Высадившись на Мальте, он должен был по радио передавать сведения, необходимые для проведения десантной операции. Унгарелли удалось блестяще выполнить поставленную задачу. Обогнув Мальту с востока, он подошел к юго-западному побережью острова, полагая, что эти отвесные берега охраняются менее тщательно. В 150 м от берега, в назначенном для высадки районе, Борг Пизани, взяв с собой радиопередатчик и необходимое снаряжение, покинул катер и на надувной лодке благополучно добрался до берега. Унгарелли вернулся на базу. Потом мы узнали, что Борг Пизани был вскоре схвачен англичанами. После 5 месяцев жестоких допросов, его судили и приговорили к смерти; 28 ноября он был повешен. На двери своей камеры он написал углем по-итальянски:

«Бог не любит прислужников и трусов». Его посмертно наградили золотой медалью «За храбрость».

В то время как дивизион, базировавшийся в Аугусте, принимал активное участие в осаде Мальты, выполняя многочисленные задания, которые хотя и не имели шумного успеха, но тем не менее являлись для наших катерников постоянным испытанием мужества и морской доблести, 10-я флотилия развертывала свою деятельность в других направлениях.

К тому времени была учреждена «Генеральная инспекция МАС» с задачей координировать действия всех флотилий: катеров-охотников, торпедных катеров, сторожевых катеров. Ей же была подчинена и 10-я флотилия.

Генеральный инспектор адмирал Аймоне Савойский д'Аоста, со вниманием и участием следивший за развитием новых штурмовых средств с самого их зарождения и оказывавший нам личное содействие, стал нашим «высоким покровителем».

Состояние двух линкоров, подорванных в Александрии, внимательно изучалось по данным авиаразведки. Фотоснимок, сделанный несколько часов спустя после взрыва, который я видел по возвращении из похода, давал ясное представление о достигнутых результатах: один из кораблей, накренившись, лежал на грунте, его корма находилась на уровне воды; другой, тоже выглядевший лежащим на грунте, был со всех сторон окружен паромами, баржами, наливными судами, здесь находилась даже одна подводная лодка. По всей вероятности, его разгружали, чтобы уменьшить вес. Последующие аэрофотоснимки показывали «Куин Элизабет» во время подъема, а затем во время установки корабля в большой плавучий док, имевшийся в порту.

В апреле нам стало известно, что после сделанного на скорую

руку ремонта «Куин Элизабет» выйдет из дока и будет направлен для капитального ремонта на тыловые верфи. Мы решили, что настало время действовать, чтобы помешать этому.

План был таков: подводная лодка — носитель, следуя по маршруту «Ширé», доставит три управляемые торпеды к Александрии. Проникнув в порт (предполагалось, что после сентябрьских событий осуществить это будет гораздо труднее из-за новых оборонительных средств, несомненно введенных в действие англичанами), два экипажа должны будут атаковать большой плавучий док грузоподъемностью 40 тыс. т, в котором находится «Куин Элизабет», и, прикрепив к нему заряды, взорвать его. В результате взрыва корабль и док образовали бы такое хаотическое нагромождение металла, орудий, стальных листов, балок, что был бы навсегда выведен из строя не только линкор, уже обреченный из-за полученных ранее повреждений, но и представляющий большую ценность плавучий док.

Плавучие доки для кораблей — все равно что постель для человека. После периода напряженной деятельности человеку требуется место, на котором он мог бы растянуться и отдохнуть. Во время отдыха происходит удаление продуктов распада, образовавшихся в тканях тела. В случае расстройства функций человеческого организма обычно прежде всего ложатся в постель, чтобы лечение проходило в наиболее благоприятных условиях. Точно так же после нескольких месяцев плавания каждый корабль нуждается в том, чтобы его поставили в док, где имеется свободный доступ к его подводной части. Корпус корабля очищается от водорослей и ракушек и покрывается специальной краской. Кроме этого, осматриваются и ремонтируются гребные валы, винты, обшивка, — словом, проводятся работы, необходимые для обеспечения хорошей сохранности корабля и безотказного действия его механизмов.

Если же корабль получит пробоину в подводной части из-за взрыва торпеды или мины, или в результате столкновения, или по какой-либо другой причине, что довольно часто случается на войне, его нужно сразу же ставить в док. В некоторых случаях имеющийся в распоряжении док, готовый принять поврежденный корабль, является его единственным спасением. В противном случае вода, поступающая через пробоины, может привести к гибели корабля.

В восточной части Средиземного моря англичане располагали только одним доком, способным вместить линкор, — им был плавучий док в Александрии. Другой такой док имелся в Дурбане, в Южной Африке, а третий, находившийся в захваченном японцами Сингапуре, естественно, не мог быть

использован. Таким образом, уничтожение плавучего дока в Александрии явилось бы для англичан чрезвычайно тяжелой и непоправимой потерей.

Водитель третьей торпеды получил указание уничтожить один из стоявших в порту кораблей, представлявших более или менее значительную ценность, то есть «Мидуэй», плавучую базу подводных лодок. Мы хотели нанести удар по вражескому подводному флоту, который после уничтожения линкоров причинял нам больше всего неприятностей.

Операцию решено было провести в одну из безлунных майских ночей. Вполне логичным являлось предположение, что охрана английской базы, столь грубо и бесцеремонно разбуженная на рассвете 19 декабря, имела достаточно времени (четыре месяца), чтобы успокоиться и снова задремать.

Как обычно, проводилась тщательная методическая подготовка личного состава и материальной части. При содействии дирекции судостроительных верфей Специи был проведен ряд опытов, чтобы выяснить наиболее уязвимые места плавучего дока и определить количество необходимого для его потопления взрывчатого вещества.

Порядок проведения этой операции в целом и ее отдельных деталей почти полностью соответствовал предшествующей, столь успешно осуществленной подводной лодкой «Ширé».

Командир 10-й флотилии Форца обратился к начальству с просьбой разрешить ему самому выйти на подводной лодке в этом походе, чтобы непосредственно руководить выполнением задания. Но верховное командование ВМС решило, что более целесообразно направить его в Афины для координации действий войсковой и авиаразведок, метеослужбы и организации радиосвязи. Работы по переоборудованию подводной лодки «Амбра» были завершены, экипаж был достаточно подготовлен. 29 апреля 1942 года «Амбра» под командованием капитана 3-го ранга Арилло вышла из Специи, имея три управляемые торпеды, размещенные в цилиндрах. В Леросе подводная лодка приняла на борт их экипажи, доставленные самолетом. Это были: лейтенант медицинской службы Джордже Спаккарелли с водолазом Армандо Мемола, гардемарин Джованни Маджелло с водолазом Джузеппе Морбелли и старший техник-лейтенант Луиджи Фельтринелли с водолазом Моргано Фавале. Резервный экипаж — капитан интендантской службы Эджили Керези и водолазы Рудольф Беук и Арно Лаццари. Кроме того, с ними прибыл врач — лейтенант медицинской службы Эльвио Москателли.

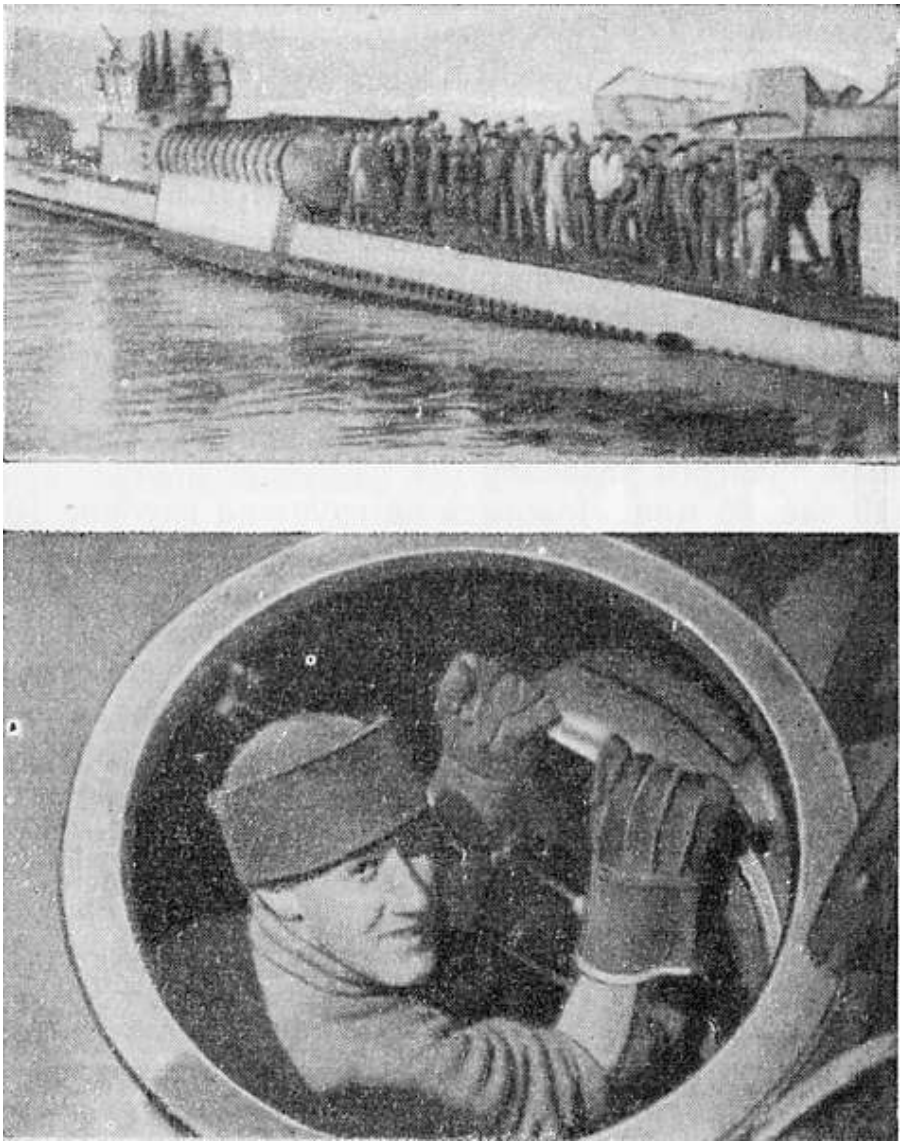

Фото 14. Подводная лодка "Амбра" и ее командир капитан 3 ранга М. Арилло.

12 мая «Амбра» покинула Лерос и взяла курс на Александрию. Вечером 14 мая она подошла к порту. Течением ее немного снесло к западу от места, назначенного для выхода экипажей управляемых торпед. Подводная лодка «Амбра» должна была прибыть в ту же точку, что и «Ширé».

Полагая, что лодка находится недалеко от входа в порт, Арилло, прежде, чем выпустить экипажи торпед, счел нужным провести разведку.

«19 час. 25 мин. Ложимся на грунт на глубине 10,5 м. Небольшая глубина не позволяет особенно доверяться

гидрофонам. Учитывая, что прошлой ночью противник широко использовал для наблюдения прожекторы и осветительные ракеты, решаю оставаться на грунте и через носовой люк выслать на поверхность наблюдателя Керези. Даю ему задание выбрать наиболее удобный момент для всплытия лодки, имея в виду, что выход экипажей торпед должен быть осуществлен во что бы то ни стало.

20 час. 05 мин. Керези вместе с водолазами Лаццари и Беук выходят через носовую шахту.

20 час. 25 мин. От них поступил сигнал — можно всплывать.

20 час. 32 мин. Всплываю. Несколько прожекторов систематически освещают море. В момент всплытия лучи прожекторов обращены на восток, а затем медленно начинают перемещаться к западу. Маяк в Рас Эль Тин зажжен. Огни на берегу ясно различимы. Быстро определяю местоположение подводной лодки. Мы находимся в назначенном месте внутри пояса донных мин.

Несколько мгновений спустя над входом в порт разрывается осветительный снаряд и ярко освещает подводную лодку.

20 час. 37 мин. Торпеды вынуты из цилиндров, все приготовления закончены. Несмотря на почти полную уверенность в том, что нас обнаружили, я приказываю водителям торпед отправляться на выполнение задания. Они спокойны, хладнокровны, веселы.

20 час. 38 мин. Погружаюсь.

20 час. 55 мин. В гидрофоны слышно, как три управляемые торпеды удаляются.

21 час 05 мин. Не без труда снявшись с мели, на которую села подводная лодка, ложимся на обратный курс» [32].

В своем рапорте Марио Арилло отметил наиболее характерные черты этой операции:

«1. Подводную лодку снесло течением к западу больше, чем предполагалось.

2. Впервые был удачно осуществлен выход водителей через люк. Этот способ дает огромное преимущество, допуская выход экипажей торпед без всплытия подводной лодки.

3. Также впервые наблюдатель был послан на поверхность из подводной лодки, лежащей на грунте.

4. Создается впечатление, что охрана порта значительно усилена: прожектора, осветительные ракеты, самолеты и непрерывно курсирующие сторожевые катера должны, по всей вероятности, внушить противнику чувство известной безопасности и спокойствия».

Цели были распределены так: Марджелло и Спаккарелли —

док; Фельтринелли — плавучая база подводных лодок «Мидуэй». Кроме того, каждый из них должен был поставить по две плавучие зажигательные бомбы в надежде вызвать пожар в порту. Все три экипажа начали движение по заданному маршруту, но очень скоро они потеряли возможность ориентироваться. Их ослепляли лучи света многочисленных прожекторов (около 25-ти), непрерывно шаривших в море как раз в тех местах, по которым им надо было плыть. Это вынуждало водителей часто погружаться и подолгу идти под водой, чтобы избежать опасности быть обнаруженными. Неизбежная вследствие этого потеря скорости, трудность ориентировки по береговым предметам из-за ослепляющего действия прожекторов (хотя люди и были уверены, что, двигаясь по заданному курсу, они в конце концов подойдут к воротам порта), а главным образом, уверенность в том, что отставание от графика движения уже невозможно выправить, если учесть расстояние до объектов атаки и время, оставшееся до рассвета, привели водителей торпед к мысли, что времени для успешного выполнения задания не хватит. Поэтому после долгих скитаний в незнакомых им районах моря, где фактические глубины не соответствовали предполагаемым, все три командира экипажей независимо друга от друга приняли решение выйти из игры и попытаться спрятаться, чтобы не быть обнаруженными противником и тем самым не повредить остальным, так как каждый думал, что его товарищам все же удалось проникнуть в порт.

Так, Маджелло и Морбелли, проведя всю ночь в поисках входа в порт и не сумев найти даже район порта, на рассвете потопили свою торпеду и сделали попытку спрятаться в каком-то полузатопленном пароходе. Там их заметили египетские рыбаки. Вскоре после этого они были задержаны английской полицией. Спаккарелли и Мемоли, оказавшись перед самым рассветом у незнакомого песчаного берега, потопили торпеду и выбрались на берег. На берегу они попали в руки египетской полиции и были сразу же переданы англичанам. Наконец, Фельтринелли и Фавале, увидев, что они выбились из графика из-за ненормального, медленного хода их торпеды, уничтожили ее и в 3 часа 00 мин, вышли на берег. Они благополучно прошли мимо часовых и контрольных постов и проникли в город.

С помощью живущих в Египте отважных итальянских патриотов им удалось почти целый месяц пробыть в Александрии. Но 29 июня они попали в сети английской полиции, которая прямо-таки сбилась с ног, разыскивая их, и для них тоже начался тяжелый период плена.

Причины полного провала операции можно коротко

сформулировать следующим образом:

1. Операция планировалась с учетом лишь благоприятных обстоятельств. В действительности же такого удачного стечения обстоятельств не было.

2. Выход водителей управляемых торпед был произведен в одной или двух милях к западу от намеченной точки. Водители, не зная этого, шли намеченным ранее курсом. В результате соответствующим образом сместились и пункты прибытия.

3. Снос подводной лодки произошел из-за течения (противоположного по направлению обычному), которое оказывало влияние также и на движение управляемых торпед, еще больше увеличивая их отклонение от цели в западном направлении. Две последние причины не позволили водителям подойти ни к входу в порт, ни к молам, расположенным по сторонам от входа.

4. Взрывы глубинных бомб, хотя и ослабленные расстоянием, причиняли немало неприятностей водителям; наличие большого количества сторожевых катеров и особенно мощных прожекторов, непрерывно освещавших поверхность моря в местах, по которым надо было плыть, вынуждало водителей торпед часто маневрировать и идти под водой — отсюда неизбежное нарушение графика.

5. Ослепляющее действие прожекторов, помимо всего прочего, лишило водителей возможности ориентироваться по береговым предметам, а следовательно, и возможности исправлять ошибки, допущенные из-за смещения пункта выпуска управляемых торпед.

В отношении помощи, оказываемой нам нашей и немецкой авиацией, и трудностей, которые приходилось преодолевать, чтобы раздобыть аэрофотоснимки порта, командир 10-й флотилии Форца писал: «На недостатки воздушной разведки, хотя они и не имели особых последствий из-за специфических особенностей объектов (как док, так и плавучая база подводных лодок всегда находились в порту), следует обратить самое серьезное внимание. На будущее необходимо предусмотреть, чтобы немецкая или, лучше, итальянская авиация имела в своем распоряжении самолеты, пригодные для проведения аэрофоторазведки, изменив существующее положение вещей, при котором нашим штурмовым средствам легче подойти к Александрии, чем нашим самолетам произвести ее аэрофотосъемку».

В беспощадной и неумолимой борьбе между нами и англичанами, развернувшейся вокруг их военных баз и в водах их портов, они после жестокого поражения в декабре 1941 года на

сей раз одержали верх. Однако 10-я флотилия не потерпела поражения. Отвага и умение Арилло и мужество водителей штурмовых средств, хотя и не увенчавшиеся успехом, напоминали противнику о нависшей угрозе и о том, что все новые и новые добровольцы становились в ряды наших храбрецов и в благородном соревновании со старыми, опытными бойцами сменяли их в атаках с непреклонностью и постоянством, подобными морским волнам.

Глава XIII
10-я флотилия в Черном море. Участие в осаде Севастополя

Осада Севастополя. Подводные лодки и катера в Черном море. Колонна Моккагатта. Командир Ленци. Из Специи в Крым. Тодаро на своем посту. Действия катеров. Массарини торпедирует корабль водоизмещением в 13 000 т. Романо, преследуемый русскими, оказывается у турецких берегов. Четыре катерника против 40 русских. Демонстрационный десант. Захват Балаклавы. Куджа берет 13 пленных. Бой за форт Горки; еще 80 пленных. Массарини и Куджа торпедированы на пляже. К Каспийскому морю. Автоколонна совершает обратный путь: Мариуполь — Специя.

В ходе боев в Крыму немецкие войска натолкнулись на стойкую оборону Севастополя. И хотя город был с суши полностью окружен и подвергался непрерывным бомбардировкам, отважные защитники осажденного Севастополя благодаря снабжению, осуществлявшемуся по морю, могли оказывать сопротивление сильнейшему натиску немцев.

В марте 1942 года союзники попросили содействия ВМФ Италии для организации блокады Севастополя с моря. Целью блокады было сорвать снабжение осажденных и дать возможность ликвидировать оставшиеся очаги сопротивления, с тем чтобы обеспечить продвижение немецких войск к Каспийскому морю и достигнуть конечной цели кампании — Кавказа.

ВМФ Италии, идя навстречу желанию союзников, отправил в Черное море флотилию катеров MAC под командованием капитана 1-го ранга Мимбелли и несколько карманных подводных лодок типа СВ. Эти корабли с честью выполнили поставленные задачи (один катер потопил русский крейсер, а малютки СВ — две русские подводные лодки). 10-й флотилии было приказано оказать посильное содействие в организации

блокады.

Мы решили перебазировать в Черное море группу торпедных и взрывающихся катеров с задачей организовать постоянное патрулирование на подступах к Севастополю и на путях морских перевозок.

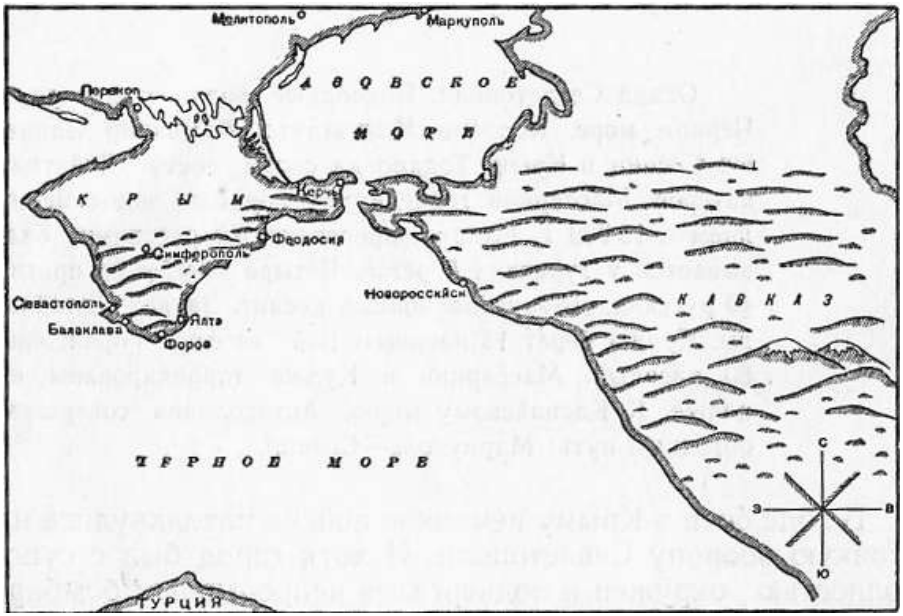

Рис. 7.

Специфические особенности наших штурмовых средств, применение и обслуживание которых требовали специально подготовленного персонала и специального оборудования, а также имеющийся опыт по отбору из состава флотилии групп для ведения боевых действий в отдаленных районах подсказали нам мысль механизировать эту экспедиционную группу. Речь шла о создании автоколонны, которая, кроме материальной части, могла бы перевозить также личный состав и оборудование, необходимое при использовании штурмовых средств, обеспечив группе полную самостоятельность, и которая благодаря своей подвижности смогла бы действовать в соответствии со всеми изменениями линии фронта на суше. Такая автоколонна, выдвинувшись вперед к линии наступающих войск и спустив на воду свои штурмовые средства, могла бы помочь в деле уничтожения узлов сопротивления противника, оставшихся на берегу. Это было воплощением в миниатюре идеи создания боевых групп, используемых в совместных десантных операциях сухопутных и морских сил, которая впоследствии нашла широкое применение в войне, особенно в американских вооруженных силах на Тихоокеанском театре военных действий.

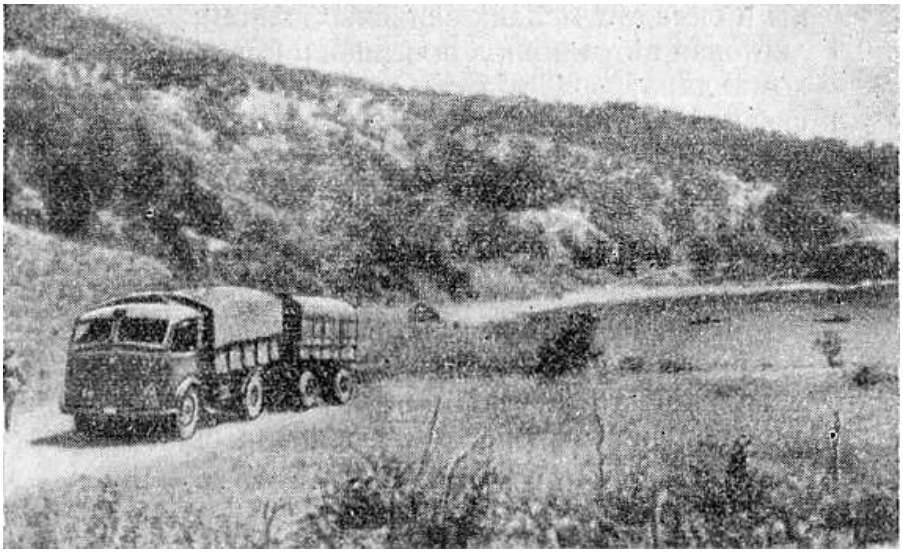

Фото 15. 10-я флотилия в Крыму. Автомашина колонны Моккагатта.

Начальник отряда надводных средств Тодаро, получив приказ организовать эту группу, принялся за дело со своим обычным рвением и энергией. Он пригласил себе в помощь бывшего сослуживца капитана 3-го ранга Альдо Ленци, назначив его командиром формирующейся колонны. Храбрый офицер, всегда спокойный и веселый, неутомимый на службе, любитель красивых вещей и комфорта в часы отдыха, оптимист по натуре, Ленци взялся за это новое для него, да и вообще для любого моряка дело с энтузиазмом.

В апреле был отдан приказ об организации группы, а 6 мая адмирал-инспектор граф д'Аоста уже имел возможность присутствовать при внушительном зрелище — прохождении «колонны Моккагатта 10-й флотилии МАС». Колонна была оснащена всем необходимым и готова к походу. Состав ее был такой:

5 торпедных катеров (MTSM) на автотяге;

5 взрывающихся катеров (MTM) на автотяге;

1 штабной автобус, оборудованный койками для всех водителей торпед;

1 автомашина со смонтированной на ней радиостанцией, служившая одновременно канцелярией колонны и складом мелких запасных частей;

1 легковая автомашина повышенной проходимости для командира;

1 связной мотоцикл;

3 трактора;

5 автотягачей «666» и 5 специальных прицепов для перевозки катеров (MTSM);

2 прицепа для перевозки торпед;

1 автомастерская, оснащенная всем необходимым для ремонта автомашин, катеров и торпед;

1 автоцистерна емкостью 12 тыс. л;

3 автоприцепа-цистерны для перевозки жидкостей;

1 автоприцеп для перевозки боеприпасов;

1 автокран для подъема катеров.

На вооружении колонны, кроме личного оружия, состояли две автоматические 20-мм зенитные пушки на автоприцепах. Автоколонна была обеспечена бензином, боеприпасами, необходимым оборудованием, запасными частями и продовольствием для автономных действий в течение нескольких месяцев.

В штаты колонны вошли: капитан 3-го ранга Ленци — командир колонны и водитель штурмовых средств; капитан-лейтенанты Романо и Массарини и старшие лейтенанты Куджа и Пелити — водители штурмовых средств; 14 унтер-офицеров, из которых 8 водителей штурмовых средств (Паскело, Дзане, Грилло, Монтанари, Феррарини, Лаваратори, Барбьери и Берти) и 29 младших специалистов и рядовых — всего 48 человек.

Удивительная быстрота, с какой формировалась колонна, несмотря на огромные трудности в получении необходимых материалов, связанные с военными ограничениями, объяснялась не только организаторскими и техническими способностями, настойчивостью и энергией Тодаро и его помощников, но также решительным вмешательством Генерального инспектора МАС. Одного телефонного звонка адмирала графа д'Аоста во многих случаях бывало достаточно, чтобы сразу разрешить тот или иной вопрос и в один момент преодолеть бюрократическую волокиту, на которую пришлось бы в обычных условиях затратить несколько месяцев.

Переброска нашей колонны в Крым осуществлялась по железной дороге. Шестого мая мы выехали из Специи и через Верону — Бреннер — Вену — Краков — Тарнополь 15-го числа прибыли к старой русской границе. Затем, проследовав через Днепропетровск, 19 мая мы прибыли в Симферополь. Здесь закончился наш железнодорожный маршрут. Выгрузившись из вагонов, колонна двинулась дальше своим ходом. Двадцать первого мая мы прибыли в Ялту.

Наконец 22 мая колонна прибыла к месту назначения в Форос — очаровательный городок, расположенный на прекрасном южном побережье Крыма, недалеко от Балаклавы и к югу от

Севастополя. Здесь наша группа раскинула палатки под сенью ореховых деревьев. Прежде всего мы проложили рельсовый путь и соорудили деревянный слип, чтобы доставить наши штурмовые средства к берегу моря и спустить на воду. Благодаря помощи немецкой саперной роты эта работа была быстро закончена.

Русские самолеты ежедневно бомбили и подвергали пулеметному обстрелу нашу колонну. Мы отвечали огнем двух зенитных пушек, составлявших всю противовоздушную оборону нашего района. Возникли небольшие трения с местным немецким командованием, которые Ленци удалось быстро уладить. За проявленные при этом качества — здравый смысл, чувство войскового товарищества, умение поддержать свое достоинство и твердость характера — он сумел заслужить уважение союзников.

Двадцать девятого мая в Форос прибыл Тодаро. 31 мая наша группа, которую уже посетило местное немецкое и итальянское начальство (Мимбелли, прибывший из Ялты, и адмирал, командовавший немецкими военно-морскими силами в Черном море), была проинспектирована генералом фон Манштейном, командовавшим всеми вооруженными силами союзников в Крыму.

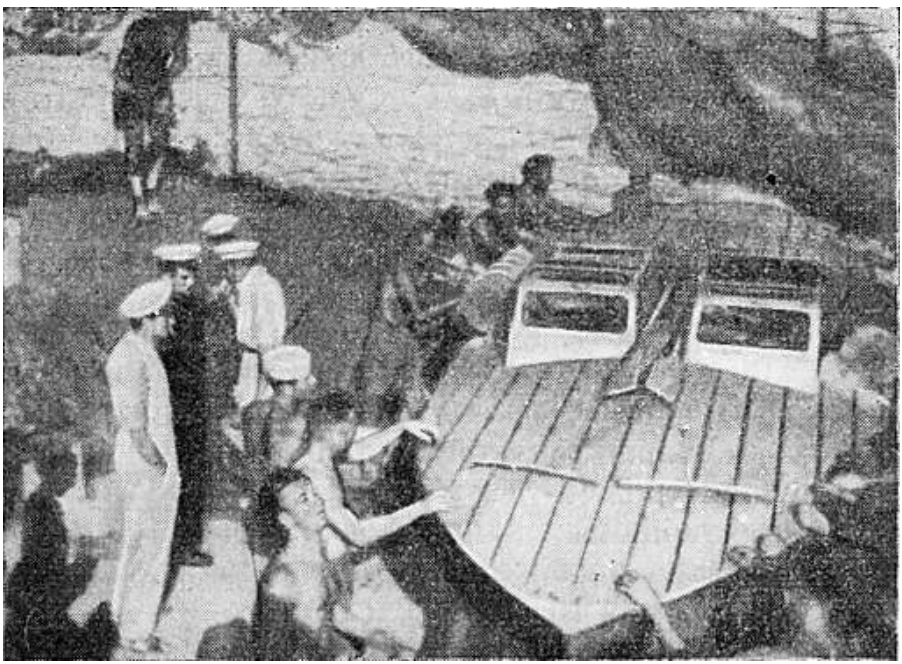

Фото 16. Форос. Спуск на воду катера.

Фото 17. База в Форосе. Подготовка торпеды.

Обстановка была такова: немцы оккупировали Крым, кроме Севастополя и Балаклавы. Их защитники, оказавшие упорное сопротивление, снабжались морским путем. Наши катера должны были подстерегать корабли противника на подступах к портам и на путях, по которым осуществлялось снабжение осажденных, чтобы, нарушив его, ослабить обороняющихся и облегчить немецким войскам штурм. Вскоре начались наши боевые действия, которые проводились каждую ночь, если позволяли условия погоды и состояние моря.

Рассказать о всех этих действиях невозможно, да и не к чему. Это могло бы показаться однообразным, кроме того, многие из них не представляют особого интереса.

Почти каждую ночь в море для патрулирования на подступах к вражеским портам выходили 2–3 катера, а целыми днями приходилось заниматься ремонтом материальной части, исправляя повреждения, полученные в плавании и в частых столкновениях с противником. Люди занимались скромной и неприметной, но плодотворной деятельностью, достойной восхищения за ту самоотверженность, которая составляла отличительную черту всех членов этого боевого коллектива. Я ограничусь тем, что припомню наиболее примечательные эпизоды, в которых проявились твердая воля и боевой дух наших водителей штурмовых средств.

6 июня 5 наших торпедных катеров вышли в море на поддержку немецких штурмовых катеров, действующих против русского конвоя.

10 июня Массарини выпустил торпеду по русскому легкому

крейсеру «Ташкент» в 3 милях к югу от Херсонесского мыса; 11 июня Тодаро атаковал русский миноносец; 13 июня торпедный катер, управляемый Массарини и Грилло, дерзко атаковал с короткой дистанции большой теплоход водоизмещением 13 тыс. т, шедший под охраной миноносца и двух сторожевых катеров; выпущенная торпеда попала в цель, и поврежденный корабль выбросился на берег, где с ним покончили самолеты. Теплоход был гружен боеприпасами, предназначавшимися для Севастополя. Это была последняя попытка противника доставить осажденным то, в чем они так нуждались.

18 июня катер под командованием Романо во время патрулирования у Балаклавы подвергся нападению двух русских сторожевых катеров, погнавшихся за ним. Чтобы уйти от противника, он был вынужден все дальше и дальше уходить от берега. Так продолжалось до тех пор, пока не показались турецкие берега. Только когда русские по непонятным причинам отказались от преследования, катер смог вернуться в базу. В ту же ночь «были замечены две русские военно-морские шлюпки к югу от мыса Кикинеиз, с которыми экипажи двух катеров, то есть Ленци — Монтанари и Тодаро — Пасколо завязали бой, обстреляв их из ручных пулеметов. Русские на шлюпках были вооружены пулеметами и автоматами. Бой на дистанции 200 м длился около 20 мин. Наши катера получили небольшие повреждения, а сержант Пасколо потерял при этом левую руку. В 5 час. 45 мин, торпедные катера вернулись в базу».

29 июля 5 торпедных катеров снова вышли в море, чтобы во взаимодействии с 6 немецкими десантными судами произвести демонстрацию высадки десанта на берегу между мысом Феолент и Балаклавой с целью отвлечь внимание русских от настоящего десанта, который должен был высадиться в другом месте…

Чтобы привлечь к себе внимание противника, наши моряки кричали и стреляли, стараясь наделать как можно больше шума, катера маневрировали, наконец, один взрывающийся катер, управляемый старшиной Барбьери, был направлен прямо на берег и своим ужасающим взрывом еще больше усилил желаемую суматоху.

1 июля во время штурма Балаклавы румынами, в результате которого город пал, 5 наших торпедных катеров вошли в порт, предотвратив отход противника морем.

«В Балаклаве мы были встречены румынским полковником Димитреску и двумя ротами в полном вооружении. Нас угостили шампанским и луком» [33].

4 июля Тодаро оставил Форос и выехал в Италию, где служебные дела флотилии требовали его присутствия. Действия

колонны не прекращались.

«6 июля в 17 час. 20 мин, немецкая комендатура сообщила о том, что вблизи Фороса обнаружена лодка с русскими. В море вышел катер Куджа и Феррарини. Сначала казалось, что русские окажут сопротивление, но несколько пулеметных очередей, вспоровших воду у носа лодки, заставили их отказаться от этой мысли и они сдались в плен. Их было 13 человек. Они утверждали, что находятся в море уже 11 дней, однако это мало походило на правду. Все они не брились дня два — не больше. У них был только сахар и ни капли пресной воды. Состояние лодки, починенной на скорую руку, не допускало предположений о том, что она долгое время находилась в море. В лодке мы нашли окровавленную одежду, но среди русских никто не был ранен. Позже я допросил одного из них, оказавшегося инженером-электриком. Он заявил, что не может ничего добавить к тому, что уже сообщил, и обещал рассказать все, если нам придется встретиться после войны. Мы дали им воды и накормили, после чего некоторые из них не хотели верить, что попали в плен к итальянским фашистам, так как думали, что фашисты сразу же расстреляли бы их.

Тем временем Севастополь, лишенный снабжения морем, был наконец взят немцами.

7 июля. Мы с Куджа и Массарини поехали на машине в Севастополь. Город полностью разрушен. В порту были видны затопленный крейсер и миноносец; мастерские, верфи — все разрушено. Трупы плавали в воде; трупы, усеянные тучами мух, валялись на дороге. Во дворах домов оставленные всеми раненые горожане лежали на земле и молча ожидали смерти. Ни одного крика, ни одного стона; живые так и лежали среди мертвых, которых никто не убирал. Повсюду только пыль, жара, мухи, трупы, трупы и еще трупы. На улицах прохожие перешагивали через убитых.

9 июля. Бой за форт Горки. Мы его не скоро забудем. Полковник Бебер после боя сказал мне, что даже во время первой мировой войны он не видел таких разрушений в Вердене».

Форт Горки у мыса Феолент после падения Севастополя оставался последним очагом сопротивления русских. Построенный на высоком отвесном берегу, он состоял из системы траншей и галерей, пробитых в скалах, некоторые из них имели выход к морю. Наши сторожевые и торпедные катера получили приказ принять участие в штурме, то есть заблокировать выходы из форта. В море вышли 4 наших катера, экипажи которых были вооружены автоматами и ручными гранатами. Маленькая группа из восьми отважных моряков проникла с моря в галереи.

Поднятый ими шум, стрельба из автоматов и взрывы гранат ввели застигнутых врасплох обороняющихся в заблуждение относительно количества атакующих, что помогло немцам сломить упорную оборону противника.

В результате участия наших моряков в штурме были захвачены в галереях форта 80 военнопленных.

«Все наши держались великолепно, они вели себя так, как будто это было для них знакомым делом, а сама операция развертывалась как давно и тщательно подготавливаемая и уже не раз осуществлявшаяся. Катера из операции вернулись последними, они пробыли в море 14 час. 10 мин.».

С падением последних узлов сопротивления противника терялся смысл пребывания нашей группы в Крыму, но немецкое командование, высоко оценившее качества наших людей, решило задержать нас на случай возможного использования штурмовых средств в дальнейшем с целью поддержки своих действующих подразделений.

«15 июля. Утром лейтенант немецкой комендатуры прислал нам напоминание о том, что стрельбу из огнестрельного оружия можно проводить только с 10 час, утра, и то — имея на это специальное разрешение. Кстати, этот приказ существовал уже давно, но никто его не выполнял, и в первую очередь сами немцы. Нам сообщили также, что отныне запрещается глушить рыбу гранатами. Этим способом часто пользовались и сами немцы, но, не зная водолазного дела, они оставляли на дне много рыбы. Мы же, прибыв на место, подбирали эту рыбу буквально под носом у союзников. Я ответил комендатуре, что отдал итальянским морякам приказ строго соблюдать установленный порядок, так, как это делается в немецких частях, и что им на этот счет нечего беспокоиться. После полудня, как обычно, послышалась стрельба в лесу. Послал переводчика в комендатуру спросить (имея в виду, что 10 час, утра давно прошло), куда я должен направить моих людей, чтобы помочь отразить русский десант. В комендатуре извинились, постарались найти какие-то объяснения и… проглотили эту пилюлю. Так по крайней мере на неделю они оставили меня в покое и не надоедали своим «verboten!» [34].

«30 июля. Простая воинская церемония вручения наград. Ленци, Романе, Куджа, Барбьери и Монтанари награждаются орденами (Железный крест 2-й степени) за проведенные боевые действия в море».

13 августа часть «колонны Моккагатта» покидает Форос после двух с половиной месяцев пребывания в этом городке и вместе с материальной частью перебрасывается восточное, в Феодосию, для борьбы с подводными лодками, которые часто появляются у

здешних берегов и вблизи порта. Двадцать четыре часа спустя, ночью 14 августа, 3 катера уже выходят в море; начинается серия ночных походов.

«1 сентября, 9 час. 45 мин. Люди построены. Спуск флага. Оставшаяся часть нашей автоколонны покидает Форос.

Вся группа собрана в Ялте в ожидании нового назначения.

21 сентября. Русская подводная лодка выпустила две торпеды по входящему в порт конвою. Торпеды прошли мимо цели и взорвались у самого берега.

Массарини и Куджа, которые в это время загорали на пляже в нескольких десятках метров от места взрыва, были засыпаны землей, — к счастью, они отделались легкими ссадинами, в то время как рядом с ними было убито 5 немцев. Нелегко было их убедить в том, что они были торпедированы, а не подверглись воздушной бомбардировке.

23 сентября. Подготовка и отправка колонны в Мариуполь на Азовском море — первый этап предусмотренной ранее переброски к Каспийскому морю.

Последние три дня, кроме всего прочего, были ознаменованы спорами с представителями военно-морского командования немцев. Они не разрешали нам взять с собой десять немецких моряков, переданных в свое время в наше подчинение. После нашего заявления о том, что мы никуда не поедем, если их заберут, они были оставлены в нашем распоряжении.

Это было сделано отнюдь не из-за нашей заносчивости. Принимая во внимание недостаток личного состава, небольшая группа немцев в качестве обслуживающего персонала была нам необходима как воздух.

С 24 по 27 сентября колонна двигалась по следующему маршруту: Ялта — Симферополь — Мелитополь — Мариуполь. Часто во время марша наши машины по каким-то непонятным причинам переезжают гусей и кур, которых мои люди подбирают и затем варят вечером на отдыхе. Приглядевшись внимательно, я замечаю, к своему удивлению, что такая судьба уготована бедным птицам заранее, так как все они попадали под машины, уже будучи предварительно застреленными».

В Мариуполе начались обычные трения с союзниками, которые не хотели отвести приличного помещения для наших людей. Безрезультатные переговоры с немецким контр-адмиралом Конт — «человеком в летах, не отличавшимся особыми качествами в интеллектуальном отношении и, кроме того, тугим на ухо».

В конце концов последовал ультиматум Ленци, который угрожал немедленным возвращением всей колонны в Италию.

Вскоре итальянским морякам было отведено одно из лучших зданий города, откуда выселили командование противотанковой артиллерии.

Группа, ослабленная наличием многих больных и гибелью рулевого Берги, умершего в госпитале от тифа, была пополнена прибывшими из Италии новыми водителями штурмовых средств — Волонтери и Чиравенья. Несколько месяцев она находилась в Мариуполе, ожидая того момента, когда немецкие войска займут Кавказ. Время передышки было использовано на приведение в порядок материальной части, на которой сказались результаты предшествовавших напряженных действий, и на другие дела.

«25 октября. Организовав несколько налетов на окрестные кукурузные поля, к величайшему неудовольствию сторожей, нам удалось обеспечить полентой [35] нашу колонну на всю зиму. Немного странно видеть, как наши моряки — водители штурмовых средств сидят в комнате и лущат кукурузу, словно молодые крестьянские парни. Но ничего не поделаешь. Раз надо — так надо.

Ходили мы и на ночную охоту за зайцами. За один раз мы добывали их от 13 до 17 штук. Полента и зайчатина стали официальной пищей колонны. Эти «операции» позволяют нам пополнять запасы продовольствия и не дают притупить способности… хорошо ориентироваться ночью».

С наступлением зимы военное счастье перешло на сторону русских. Немцы начали отступление по всему фронту. Это было то самое отступление, во время которого была уничтожена итальянская армия в России.

«Колонна Моккагатта», теперь уже под командованием Романо (Ленци в декабре вернулся на родину в связи с новым назначением), оставила Мариуполь и морем отправилась в Констанцу. Исколесив всю Восточную Европу, преодолев трудности, которые легко себе представить, она в марте 1943 года снова вернулась в Специю, не потеряв ни одной машины и ни одного катера.

Успешные действия «колонны Моккагатта» не только достигли цели, с какой она была сформирована и переброшена на Черное море, оказав заметную помощь союзникам в нарушении снабжения Севастополя; они показали также организаторские способности командования 10-й флотилии и продемонстрировали возможности наших штурмовых средств как в организации ближней блокады военно-морских баз, так и во фланговой поддержке с моря действий сухопутных войск.

Поведение личного состава колонны подтвердило, что при любых обстоятельствах и где бы то ни было моряки 10-й

флотилии всегда сумеют поддержать свою честь и проявить свои лучшие качества — верность долгу и отвагу.

Глава XIV
Лето 1942 года. Походы «Чефало», «Сольолы», «Костанцы». Поездка по Европе. Гибель «Ширé»

«Чефало» отправляется на рыбную ловлю. Мы приближаемся к Александрии. Автоколонна Джоббе в Эль-Даба. Отважные действия Карминати. Альба Фьорита. Берлин. Офицерский клуб. Немцы создают свою «10-ю флотилию МАС» и проходят у нас курс обучения. Париж. Адмирал Дениц. В Бордо. Сан-Себастьян, Мадрид, Лиссабон. Последняя операция «Ширé». Награждение подводной лодки «Ширé» золотой медалью.

В то время как дивизион катеров Унгарелли, базировавшийся в Аугусте, по-прежнему принимал участие в осаде Мальты, 10-я флотилия изобрела новый способ боевых действий, направленных к дальнейшей активизации блокады острова.

Как уже говорилось, надводному отряду были приданы несколько рыболовных судов, которых решили использовать для организации нападений на корабли противника, идущие со снабжением из Гибралтара к центральной части Средиземного моря, то есть в Мальту.

Воспользовавшись совершенно безобидным видом рыболовных судов, решили расположить их вблизи морских путей противника, которые нам были хорошо известны. Получая от верховного командования ВМС по радио известие о выходе эскадры противника из Гибралтара, эти суда должны были немедленно направляться к району возможного ночного движения противника и спускать в море имеющиеся у них на борту торпедные катера. Последние должны были атаковать корабли противника в указанных водах, где об их присутствии никто не мог подозревать, учитывая малую автономность катеров и значительную отдаленность от баз.

Таким образом, рыболовному судну отводилась новая роль — оно становилось носителем штурмовых средств, превращалось в

подвижную базу катеров.

Идея была одобрена начальством, и мы быстро перешли к ее осуществлению. «Чефало», одно из трех находившихся в нашем распоряжении рыболовных судов, было предназначено для этой роли. На него погрузили два торпедных катера и снабдили его сетями и необходимыми рыболовными принадлежностями. Одновременно с морским Генеральным штабом были согласованы условия связи и сигналы в случае обнаружения противника. «Чефало» снова приняло вид старого парового рыболовного судна, грязного, заржавленного, тихоходного и сильно дымящего, сплошь покрытого поднятыми сетями, да еще волочащего за собой их в море. Невозможно было представить себе, что под этим ворохом сетей, канатов и поплавков скрывается смертоносное оружие, готовое в любой момент обрушиться на врага. Это был новый вариант корабля-ловушки времен прошлой войны.

С 14 по 30 июля «Чефало» находилось в море, имея на борту катера и водителей: капитан-лейтенанта де Куал, старшего лейтенанта Гарутти и сержанта Торриани. Из 16 дней, проведенных в плавании преимущественно у берегов Испании и Болеарских островов, только в течение 4 дней состояние моря позволяло спустить на воду катера, если бы из морского Генерального штаба поступило сообщение о приближении кораблей противника. Однако такого сообщения не последовало. На рыболовном судне, едва заметив приближающийся корабль, чтобы не вызывать подозрений, забрасывали сети, а затем, оставшись одни, поднимали их, чтобы быть готовыми быстро уйти в случае тревоги. Первый выход в море не имел успеха, так же как и последующий, продолжавшийся с 5 по 18 августа. Но плавание этого маленького, беззащитного итальянского судна, его пребывание в водах, полностью контролируемых противником, достойно того, чтобы рассказать о нем не только как о примере военной хитрости с целью любыми средствами нанести противнику ущерб. О нем следует рассказать еще и потому, что этого заслуживают водители штурмовых средств, добровольно вызвавшиеся участвовать в этих рискованных операциях, а также экипаж судна, сформированный в основном из моряков торгового флота. Подвергаясь такому же риску, как и военные моряки, они были едины с ними в выполнении общего для всех долга — служения родине на море.

В это же время в восточной части Средиземного моря для выполнения аналогичных задач было подготовлено два других рыболовных судна, находившихся в распоряжении 10-й флотилии MAC.

В июне 1942 года, когда шла осада Тобрука, было решено, что 10-я флотилия, основываясь на опыте, накопленном в районе Севастополя, примет участие в боевых действиях, атакуя корабли противника, осуществлявшие снабжение Тобрука. Была предусмотрена организация базы надводных штурмовых средств в Северной Африке, вблизи от осажденного города. Одновременно с этим моторное рыболовное судно «Костанца» (водоизмещением 300 т) должно было в восточной части Средиземного моря выполнять задание, подобное тому, которое выполняло «Чефало» в западной его части, то есть нарушать сообщение между Александрией и Мальтой.

В оба этих плана в ходе их осуществления были внесены изменения, продиктованные обстановкой.

В результате победоносного наступления итало-германских войск в Африке, которые благодаря нашему превосходству на море, создавшемуся после декабря 1941 года, отлично снабжались всем необходимым, Тобрук пал и фронт переместился к Эль-Аламейну, находящемуся недалеко от Александрии. В то время небольшие военные корабли англичан часто угрожали нашим линиям коммуникаций, проходящим вдоль побережья.

Для успешной борьбы с ними следовало наши торпедные катера расположить на пути движения неприятеля. С другой стороны, опыт, полученный в Черном море, убедительно говорил в пользу участия штурмовых средств, причем задачей катеров явилось бы нанесение противнику ударов с обходом его фланга с моря.

Наконец, в овладении Александрией, которое теперь уже казалось близким, было бы весьма желательным по соображениям военного и политического характера опередить союзников с моря. Было бы справедливым, чтобы первым над Александрийским портом, в котором уже побывала 10-я флотилия, победно развевался флаг военно-морских сил Италии.

В июле 1942 года моторное судно «Костанца», имея на борту 3 торпедных катера, вышло из Неаполя и, следуя по маршруту Неаполь — Салерно — Вибо Валентия — Мессина — Кротоне — Таранто — Отранто — Корфу — Превеза — Патри — Пирей — Суда, прибыло в Тобрук. Из личного состава 10-й флотилии на нем находились водители катеров Джузеппе Козулич, Пьеро Карминати и Элио Скардамалья, а также техник-моторист Винченцо Портези.

Одновременно туда из Специи прибыло паровое рыболовное судно «Сольола», имея на борту 4 взрывающихся катера и водителей Эдуарде Лонго и Мамелли Раттацци.

По прибытии в Тобрук суда были отбуксированы в

небольшую бухту. Однако эта мера предосторожности не уберегла их от воздушного налета. Упавшая вблизи, возможно, случайная бомба, к счастью, не причинила повреждений.

В следующую ночь они перешли к Дерну. Сюда несколько дней спустя на самолете из Италии прибыл Форца и принял командование отрядом. Изучив на месте обстановку и выяснив, что авиация противника проявляет большую активность, решили отказаться от первоначального плана доставки катеров к линии фронта на двух тихоходных рыболовных судах, а вместо этого перебросить их на автомашинах. Задача была нелегкой, если учесть недостаток в средствах передвижения. Однако уже через 15 дней первая часть автоколонны, с тремя торпедными катерами и соответствующими службами, была готова двинуться в путь. Это подразделение было названо «колонна Джоббе».

Итак, катера были готовы к немедленным боевым действиям. После предварительно проведенной разведки побережья, в третьей декаде августа, автоколонна прибыла в населенный пункт Эль-Даба. Он расположен километрах в пятидесяти от Эль-Аламейна. Эль-Даба является единственным местом, где берег вблизи линии фронта образует небольшую бухту, хорошо различимую с моря. В первой колонне были: Форца, Козулич, Раттацци, Карминати и Портези. Оставшаяся с Лонгобарди часть группы через некоторое время присоединилась к основным силам, но, так как в этом районе не представлялось случая применить взрывающиеся катера, она была снова отправлена в Дерну.

В Эль-Даба личный состав колонны разместился в палатках, были построены слипы для спуска на воду и подъема катеров, установлена полевая радиостанция. Вскоре удалось добиться выделения в помощь колонне 50 человек из батальона Сан-Марко, используемых на тяжелых работах, после чего все расположились среди подразделений береговой обороны и связались при помощи полевого телефона с Мерса-Матрух, где размещалось командование группы Северо-Африканской флотилии.

На следующую же ночь по прибытии в Эль-Даба, когда катера находились еще на автомашинах, эскадренные миноносцы противника обстреляли берег. Объектом обстрела был склад горючего. В тот момент уже ничего нельзя было предпринять, чтобы помешать противнику, однако впоследствии были приняты меры к тому, чтобы успешно отразить подобные налеты, если они повторятся.

В ночь с 28 на 29 августа противник снова начал обстрел берега с 4 эсминцев типа «Джервис». Карминати и его помощник Сани, чтобы не терять ни минуты, вплавь добрались до

единственного готового к бою катера, стоявшего на якоре в открытом море, и полным ходом бросились к вражеским кораблям, ориентируясь по вспышкам выстрелов.

Подойдя к отряду миноносцев, Карминати храбро вышел в атаку и с дистанции 150 м торпедировал головной корабль, сильно повредив его. Во время атаки катер подвергся ожесточенному обстрелу с кораблей, а затем был атакован одним из самолетов охранения, летевшим на небольшой высоте. На борту катера начался пожар; взрывом бомбы, упавшей в нескольких метрах от него, Карминати и Сани, пытавшиеся сбить пламя, были сброшены за борт. Вплавь им удалось добраться до берега.

Рассвет 29 августа застал 3 английских миноносца в 4 тыс. м от берега. Они пытались взять на буксир четвертый, сильно накренившийся корабль, поврежденный торпедой. Немедленно с береговых баз была вызвана авиация, так как на всем побережье не было ни одного крупнокалиберного орудия. Немецкие пулеметы и зенитная батарея, расположенная близ аэродрома в Дука, открыли огонь, но он оказался безрезультатным, так как дистанция была слишком велика. Час спустя после вызова авиации группа самолетов, состоящая из 9 пикирующих бомбардировщиков и 2 истребителей «мессершмитт», появилась над кораблями противника. Истребители, не разобравшись как следует в обстановке, бросились в атаку на наш катер, который продолжал движение без экипажа в нескольких сотнях метров от берега, и подвергли его пулеметному обстрелу, несмотря на сигналы, подаваемые нашими людьми с берега.

Унтер-офицеру и нескольким матросам, незадолго перед этим посланным на другом, обычном катере с заданием попытаться привести к берегу оставшийся без людей торпедный катер, едва удалось спастись от пулеметного огня истребителей. Торпедный же катер вскоре был уничтожен, самолеты доконали его.

Затем пикирующие бомбардировщики атаковали эскадренные миноносцы англичан, но безрезультатно. Корабли противника отвечали на атаки самолетов сильным зенитным огнем. В конце концов им удалось взять подбитый миноносец на буксир, и они удалились в направлении Александрии.

Позже, когда противник уже скрылся из виду, над нашей базой пролетела еще одна эскадрилья пикирующих бомбардировщиков, преследуя вражеские корабли. Однако и на этот раз действия авиации не достигли желаемой цели.

Во время пребывания группы в Эль-Даба Козулич и Раттацци выходили в море на перехват вражеских кораблей, курс которых

лежал мимо побережья, находящегося в наших руках, а также с целью нарушить движение судов близ порта Александрии.

Заметив два корабля, идущих с большой скоростью, Козулич преследовал их больше часа, стараясь занять удобную для атаки позицию, но из-за волнения на море не смог развить максимальную скорость и был вынужден отказаться от своих намерений.

Раттацци удалось подойти к входу в Александрийский порт. После бесплодного ожидания он вернулся обратно ни с чем — ни один корабль так и не появился вблизи порта.

Число выходов катеров в море было невелико, и они не имели успеха по различным причинам: расстояние от базы до порта Александрия в оба конца равнялось 140 милям, что было почти пределом автономности плавания торпедных катеров, а это, если учесть активность авиации противника и возможность действовать только ночью, сводило время пребывания у порта до 2 часов; отсутствие судов противника вблизи порта по ночам; значительные трудности, возникающие из-за того, что на оборудованной наскоро базе не было достаточно хороших приспособлений для спуска катеров на воду и их подъема, для их маскировки и ухода за ними.

За это время авиация противника почти каждую ночь совершала налеты на район, в котором находилась база катеров, сбрасывая при этом осветительные, а затем фугасные бомбы. Однажды ночью база была даже обстреляна с небольшой высоты из пулеметов, к счастью без всяких последствий.

Примерно в середине сентября группировка итало-немецких войск у Эль-Аламейна в последний раз сделала попытку прорвать фронт противника, но почти сразу же была вынуждена отойти на исходные позиции. Противник сконцентрировал к этому времени крупные силы, активность его авиации все возрастала. Надежда одержать в Африке решающую победу рассеялась, а это повлияло на исход всей войны. В результате этих событий было решено отвести группу 10-й флотилии подальше от линии фронта.

В конце сентября часть группы перебазировалась в Дерну. Там состоялась церемония вручения наград Карминати и Сани за отвагу, проявленную в боевых действиях 29 августа. Затем Форца возвратился в Италию, снова приступив к своим обязанностям командира 10-й флотилии. Автоколонна вместе с ранее выбывшей в Дерну частью группы была переведена в Альба-Фьорита, красивую деревушку, построенную нашими крестьянами близ Аполлонии. Этот населенный пункт был выбран потому, что здесь недалеко находилась прочная деревянная пристань, очень удобная для спуска на воду катеров.

«Сольола» и «Костанца», выполнив свое задание, вернулись в Италию.

Подводные пловцы, выпущенные нашей школой, находили все более широкое применение. Они имелись на всех небольших кораблях, которым по штату не полагалось водолазов, и использовались при осмотре подводной части корабля, небольших ремонтных работах, для того чтобы освободить винты от накрутившихся тросов, и т, д. Подводные пловцы были также включены в состав экипажей крупных кораблей, где они проводили ночные осмотры подводной части, чтобы не допустить использования противником тех же средств нападения, которыми пользовались мы сами.

Наши подводники нашли себе применение и в другой, совершенно новой области, где они выполняли ответственные задания. В Тобруке после захвата города итало-немецкими войсками находилось много затопленных кораблей противника. Под руководством офицеров службы секретной информации они были тщательно осмотрены подводными пловцами, которые благодаря своему легкому снаряжению и автономности проникали в такие места, куда не мог попасть обычный водолаз. Так была добыта секретная документация, представлявшая большой интерес для нашей разведывательной службы. Особо следует упомянуть о поисках на затонувшем миноносце «Моухок», потопленном в бою нашим миноносцем близ мелей Керкена в Тунисе, ибо, несмотря на риск, всегда сопровождающий такого рода работу, и непрерывные налеты авиации противника, подводным пловцам удалось разыскать почти все секретные документы корабля.

Мне хотелось упомянуть о такой, пусть незаметной, деятельности, потому что этого заслуживают моряки, преданно и скромно выполнявшие свой долг.

После того как я оставил командование подводной лодкой «Ширé», мне по делам, связанным с дальнейшим развитием деятельности подводного отряда 10-й флотилии, которому я полностью себя посвятил, пришлось совершить большую заграничную поездку: я побывал в Берлине для обмена опытом с союзниками в отношении средств морского саботажа; в Париже, где я должен был бы получить в штабе немецкого подводного флота сведения, полезные для задуманных нами действий против морских баз в Северной Америке и Южной Африке; затем в Борло, на базе итальянской Атлантической флотилии подводных лодок, где присутствовал на испытаниях и тренировочных занятиях, связанных с операциями в океане, и, наконец, в Сан-Себастьяне, Мадриде и Лисабоне для организации групп морских

диверсантов.

Такова была эта программа, интересная с точки зрения профессиональной, ибо речь шла о создании базы для расширения деятельности 10-й флотилии, обещающего в будущем большие успехи. Предстояло наладить более тесное военное сотрудничество с немцами с целью расширения области применения штурмовых средств за границы Средиземного моря вплоть до американских баз в Атлантическом океане и английских в Южной Африке, а также организации групп морских диверсантов (пловцов), которые предполагалось разместить, приняв необходимые меры предосторожности, в нейтральных портах, начиная с портов на Иберийском полуострове, наиболее посещаемых торговыми судами противника, Но такая поездка была интересна и лично для меня самого. Совершить в самый разгар войны путешествие по столицам многих европейских государств удается не каждому и не часто. Мне представлялся единственный в своем роде случай полюбоваться как бы с птичьего полета панорамой Европы в один из самых драматических моментов ее тысячелетней истории.

Я не в первый раз направлялся в Германию во время войны; мне уже пришлось побывать там по служебным делам в период между первой и второй операциями «Ширé». Немцы не имели никакого опыта и никакой подготовки в области использования штурмовых средств на море (кроме нас, одни только японцы, насколько мне известно, занимались до войны изучением этого нового вида оружия, применив его с успехом при нападении на Пирл-Харбор 7 декабря 1941 года). В первые месяцы войны немцы не интересовались нашими достижениями в этой области. Теперь, когда постепенно развеялась надежда на молниеносную победу и обозначился морской характер войны, охватившей весь мир, они вдруг с роковым опозданием вспомнили о старом принципе, гласящем, что в войнах господство на море является решающим. Вот тогда-то они и обратили внимание на успехи итальянцев в деле применения штурмовых средств (особенно подходящих для флота, уступающего по своим силам флоту противника) и решили ввести у себя в военно-морском флоте этот вид оружия, а для этого постарались наладить тесные связи с нашей 10-й флотилией. Полученные нами ранее указания свыше гласили: показать союзникам кое-что, но не все: открыть только те секреты, которые по нашим предположениям могли попасть в руки противника; молчать о новых открытиях, находящихся в стадии изучения и испытания. Мы повиновались этим распоряжениям, хотя нам и не был полностью ясен принцип, на котором они основывались.

Нам казалось, что расхождение в мнениях, сомнения и недомолвки, возникшие между союзниками в ходе войны, должны высказываться и разрешаться в области политической. В области же военной, когда приходится бок о бок сражаться не на жизнь, а на смерть против общего врага, самое тесное и честное сотрудничество не только полезно, но и необходимо. Преимущество военных союзов и заключается как раз в том, чтобы нанести противнику массированный удар всеми соединенными силами в его самое слабое место, а не действовать разобщенно, как это, к сожалению, по причинам, на которых я не буду здесь останавливаться, имело место у немцев и итальянцев в ходе всей войны.

Командование 10-й флотилии приложило все усилия к тому, чтобы в рамках наших возможностей сделать наше военное сотрудничество с союзниками эффективным и плодотворным. Мы были глубоко убеждены в том, что долг солдата — использовать в войне любое средство, которое может привести к победе.

В Берлине летом 1942 года, год спустя после начала войны с Россией, несмотря на безотказную работу всех деталей огромной военной машины, уже ощущалось если не предчувствие поражения, то некоторое разочарование по поводу неудавшейся быстрой победы. В это время я имел ряд бесед с офицерами, занимающими высокие посты, которым было поручено заложить основы немецкой флотилии по типу итальянской 10-й флотилии MAC.

Типичным был подход немцев к делу выполнения этой задачи. Они мобилизовали группу ученых для исследований, связанных с новым видом оружия, а в отношении личного состава говорили о морских штурмовых ротах, батальонах и даже о дивизиях! В Бранденбурге я познакомился с созданной ими школой диверсантов. Она занимала обширный участок, на котором имелось озеро для практических занятий в воде; вокруг на прекрасной сельской местности были разбросаны домики и фермы, в которых размещались группы технического состава и курсантов, проходивших обучение.

Из того, что мне было показано, я заключил, что немцы находились на самой начальной стадии овладения новым оружием, подобным нашему. Они еще не создали ничего, что могло бы идти в сравнение с нашей управляемой торпедой или нашими «Баулетти», и ломали голову над тем, что для нас давно уже было пройденным этапом.

Но зато они довольно далеко ушли в области диверсий на суше. Я припоминаю посещение одного обширнейшего склада, в который можно было войти немцем, а после примерно

двухчасового скитания по различным его отделам полностью превратиться в англичанина, швейцарца, египтянина или в представителя любой другой национальности, снабженного не только превосходными документами, удостоверяющими личность, но и одеждой, бельем, сигаретами с соответствующей каждой стране фабричной маркой.

Мне показали множество предметов, имеющих самый безобидный вид, но в нужный момент превращающихся в орудие разрушения. Кроме известного термоса («забытый» рассеянным пассажиром в поезде или в каюте парохода, он неожиданно взрывается, разбрызгивая зажигательную смесь), из числа самых простых средств диверсий меня поразили наиболее удачные, например, куски угля, по своему виду ничем не отличающиеся от настоящих, которые, будучи брошенными в угольные ямы корабля, вызывают там пожар, или фибровый чемодан, не вызывающий подозрений даже при самом тщательном осмотре, ибо взрывчатым веществом является сам материал, из которого он сделан; в самый обычный замочек такого чемодана вмонтирован миниатюрный взрыватель с часовым механизмом.

Я заключил с немецкими властями несколько соглашений, на которые был уполномочен министерством, Наиболее важное из них предусматривало направление несколько немецких офицеров и матросов на учебные курсы 10-й флотилии для ознакомления с нашими методами подготовки личного состава. Пройдя у нас обучение, они впоследствии должны были сами стать инструкторами в школах, создаваемых в то время в Германии. Во исполнение этих соглашений в нашу «группу Гамма» (командир — Волк) было направлено нескольких немецких курсантов-пловцов под командованием капитан-лейтенанта фон Мартини. Среди них были такие, которые по роду своих занятий до войны (ловля жемчуга и губок) уже имели опыт в обращении с кислородным прибором. Было также решено наладить обмен оборудованием и материалами: мы давали кислородные приборы и легководолазные костюмы для подводных пловцов (изделия высокого качества, выпускаемые нашей промышленностью), а получали взамен очень сильное взрывчатое вещество и другие необходимые нам материалы.

Во время моего пребывания в Берлине я был приглашен на обед в старый, аристократический офицерский клуб. Меня поразило то обстоятельство, что залы были украшены большими портретами короля и королевы Пруссии и последних германских императоров. Казалось, здесь ничего не изменилось с 1918 года.

За обедом полковник, начальник отдела контрразведки, бывший офицер австрийской армии, состоящий на службе в рядах

немецкой армии, произнес, обращаясь ко мне (достаточно громко, чтобы все могли услышать), пророческие слова об исходе войны:

«Мы будем сражаться до последнего, ибо это наш долг и единственное, что нам остается, но наша игра проиграна уже с самого начала. Несмотря на горький опыт первой мировой войны, немцы опять повторили ту же ошибку; основой своей стратегии они считают войну на суше, забывая, что Англию можно разбить, только победив ее на море.

На смену людям с узким кругозором, кто в основе ведения современной войны видит лишь действия сухопутных армий, сражающихся за овладение пограничными территориями, должны прийти те, кто способен обнять мыслью грандиозные проблемы морской и воздушной стратегии на всем земном шаре.

Может быть, дорого заплатив за ошибку, которая оставит свои ужасные следы на Германии, мы в третьей мировой войне сумеем показать, что уроки истории не прошли для нас даром».

Эти слова произвели на меня глубокое впечатление, потому что они соответствовали моим мыслям. Стратегические принципы ведения войны, которым следовал немецкий Генеральный штаб, какими бы ошибочными и роковыми они ни были, все же находили свое оправдание в географическом положении Германии. Но зато у итальянского Генерального штаба не было никаких оправданий разделять ту же точку зрения на вопросы ведения войны.

Несмотря на отдельные предупреждения, начиная с далекого 1932 года, о том, что «если для Англии Средиземное море лишь дорога, то для нас оно жизнь», стратегические принципы нашего Генерального штаба остались теми же, что и в 1914 году. Организация армии не соответствовала современным требованиям: у нас имелась непомерно большая, малоспепиализированная армия. Для чего? Рыть окопы? Где? Италия имела большой, но все еще недостаточный по своим размерам флот и никуда не годную авиацию. В то же время одного взгляда, брошенного на карту, достаточно, чтобы убедиться в том, что Италии необходима мощная авиация, которая обеспечила бы ей господство в районе Средиземного моря и Северной Африки. В такой же степени ей необходим и сильный флот, который во взаимодействии с авиацией обеспечил бы охрану морских путей, столь важных для нашей страны. Кроме того, Италии нужна небольшая, гибкая, хорошо вооруженная армия, состоящая из специализированных отрядов, которую можно легко перебросить через море, — обстоятельство, которое является решающим для исхода любой войны в районе

Средиземного моря.

В то же время барьер Альп позволяет обеспечить неприступность сухопутных границ Италии небольшими силами: задача эта должна быть, по всей вероятности, возложена на наши отряды альпийских стрелков.

«Италия — полуостров», но наш Генеральный штаб, испытавший сильное влияние войн за независимость под лозунгом «Враг — немец!», не обращая внимания на слабость военно-морского флота и никудышную авиацию, продолжал формировать десятки пехотных дивизий». Солдаты были вооружены винтовками образца 1891 года, снабжены лопатами для рытья окопов, одеты в серо-зеленую форму, на ногах обмотки и горные ботинки. Напрасно Криспи подарил нам Эритрею, напрасно Джиолытти обеспечил Италии владение африканским побережьем, напрасно Муссолини созданием Африканской империи открыл для Италии морские пути. Все это прошло мимо нашего Генерального штаба, который в подготовке вооруженных сил и в ведении войны проявил полную некомпетентность, приведя страну к поражению.

Париж так прекрасен, что ни война, ни оккупация не могут лишить его присущей ему прелести.

Вместе с капитаном 3-го ранга Фаусто Сестини, офицером связи итальянских военно-морских сил, я явился в штаб немецкого подводного флота, который помещался во дворце, расположенном в Булонском лесу.

Адмирал Дениц, занимавший с начала войны пост командующего немецким подводным флотом, принял меня очень любезно. Он с большой симпатией и уважением отозвался о деятельности 10-й флотилии. Узнав о цели моего приезда, он немедленно распорядился о том, чтобы я был допущен к секретным архивам; он хотел, чтобы во время моего пребывания в Париже я считал себя офицером его штаба.

Борьба подводных лодок с караванами судов, которые снабжали из Америки войска противника в Африке, в Европе и в России, была в то время в полном разгаре. Знакомство с организацией управления сотнями подводных лодок, находящихся за тысячи километров от Парижа во всех океанах мира, было для меня чрезвычайно интересным. Насколько я могу судить, аппарат штаба работал превосходно, работа подчиненных ему учреждений была весьма эффективной. Строго придерживаясь уставных норм во взаимоотношениях с офицерами, Дениц сумел создать вокруг себя спокойную, деловую обстановку, что благоприятно отражалось на работе штаба, как это всегда бывает, когда у подчиненных нет «страха перед

начальником». Умелый организатор, он много работал сам и поэтому мог много требовать от своих сотрудников и подчиненных. Питание было весьма умеренным: как известно, в немецких вооруженных силах всем, независимо от чинов, полагалась одна и та же пища. В результате ограничений военного времени она была сведена к самому необходимому. В то время как в Париже существовал широко развитый черный рынок, а в каждом ресторане можно было, кроме положенного по карточкам, заказать все что угодно, в офицерской столовой штаба подводного флота, где Дениц ежедневно завтракал и обедал вместе с офицерами, все блюда готовились в соответствии с предписанными нормами. Вот, например, как выглядел завтрак в этой столовой, на котором я присутствовал: овощной суп, кусочек сыра, немного черного хлеба — и все. Так как я был единственным гостем, то мне подали стакан вина.

Благодаря содействию, оказанному мне немецкими офицерами, и помощи моего друга Сестини я в течение нескольких дней сумел собрать интересующие меня данные. Мы старались разыскать в сотнях рапортов о выполнении подводными лодками заданий сведения о портах Северной Америки, Бразилии и Южной Африки, с тем чтобы, учитывая интенсивность движения судов и места обычных стоянок военных кораблей, определить, какие атлантические базы более подходят для их атаки специальными средствами. Нас интересовали также гидрографические характеристики этих портов и их система обороны.

Однажды, когда я перелистывал эти рапорты, мне в руки попалось несколько из них с очень интересными данными. Я припоминаю рапорт капитан-лейтенанта Приена о нападении на базу Скапа-Флоу, в результате которого был потоплен линейный корабль «Ройял оую».

Это была дерзкая операция, в которой отваге Приена сопутствовала удача. Впоследствии, после ряда других блестящих операций, он пропал без вести со своей подводной лодкой.

Я сохраню самые лучшие воспоминания о гостеприимстве, оказанном мне в штабе немецкого подводного флота и лично адмиралом Деницем. Часто мои мысли будут обращаться к этому честному и достойному моряку, находящемуся в тюрьме Шпандау, приговоренному трибуналом в Нюрнберге к 10 годам лишения свободы.

В Бордо я нашел кусочек родины — базу действовавших в Атлантике итальянских подводных лодок, которой командовал адмирал Полякини. Здесь были командиры подводных лодок, ставшие известными по военным сводкам, такие, как Гросси, Феча

ди Коссато, Сальваторе Тодаро — все мои однокурсники, а также Гадзана, Прини, де Джакомо, Пьомарта и многие другие.

Военно-морская база, созданная и руководимая с большим знанием дела майором инженерной службы Фену, находилась в Жиронде, в нескольких десятках километров от моря. Личный состав был размещен в виллах и замках, расположенных в красивой местности, среди чудесных лесов. Из Бордо наши подводные лодки наносили удары по Атлантическому побережью Северной и Южной Америки и Южной Африки. Некоторые из них, превращенные в транспорты, совершили памятные походы в далекую Японию, доставив туда приборы, изготовленные в Германии, и вернулись с грузом натурального каучука.

В Бордо я решил, заняться сверхмалой подводной лодкой типа СА водоизмещением 12 т. Это штурмовое средство в течение некоторого времени уже проходило испытания в 10-й флотилии. Экипаж лодки состоял из двух человек; она была вооружена двумя торпедами. Мне хотелось проверить, соответствует ли эта подводная лодка по своим боевым качествам той роли, которую мы отводили ей при планировании нападения на североамериканские морские базы.

Подводная лодка СА, так же как и все наши штурмовые средства, имела ограниченный радиус действия и нуждалась в корабле-носителе, который бы доставил ее и выпустил недалеко от базы, предназначенной для атаки. Эта задача была нелегкой, если принять во внимание размеры и вес подводной лодки. Найденное мною решение этой проблемы заключалось в том, чтобы доставлять сверхмалую подводную лодку к месту назначения, расположив ее на палубе океанской подводной лодки. Это похоже на то, как детеныш кенгуру располагается в сумке своей матери. Теперь предстояло испытать этот способ. В мое распоряжение была предоставлена подводная лодка «Леонардо да Винчи», на палубе которой были произведены необходимые работы, заключавшиеся в устройстве своеобразного гнезда для помещения лодки-«малютки».

Как только эти работы были закончены, я временно принял командование подводной лодкой «Леонардо да Винчи» и начал испытания в районе между Бордо и Ла Палис. Очевидно, впервые людям удалось увидеть такое оригинальное зрелище — в море идет одна подводная лодка, а на спине у нее приютилась другая, поменьше.

Высказывались серьезные опасения по поводу возможности спуска «малютки» без помех и так, чтобы она могла сразу же начать движение к цели, а по выполнении задания вернуться обратно на лодку-носитель, которая должна ожидать ее день или

два в открытом море, в условном месте. Трудный маневр удался великолепно. После нескольких часов плавания на поверхности и под водой лодка оказалась на нужной глубине. По приказу «Отдать!» «малютка», освобожденная от захватов, соединяющих ее с «Леонардо да Винчи», оторвалась и выскочила на поверхность; своим дерзким и самонадеянным видом она напоминала гусенка на пруду. Экипаж, добравшийся до нее на шлюпке, занял свои места. «Малютка» тронулась с места и сделала несколько кругов вокруг нас.

Это удачно проведенное испытание было важным шагом в деле осуществления наших планов на будущее. Ободренный успехом, я решил попытаться принять «малютку» на борт в открытом море. Я погрузился на нужную глубину, а в это время «малютка» маневрировала на поверхности так, чтобы занять положение, соответствующее ее гнезду на палубе. Понемногу продувая цистерны, подводная лодка «Леонардо да Винчи» всплыла и по пути подхватила «малютку». И вот детеныш кенгуру снова очутился на своем месте, в материнском мешке.

Таким образом, наш проект оказался осуществимым: как это подтвердили последующие испытания, вполне возможно было доставить на подводной лодке «малютку» к базе противника, а может быть, даже и принять ее на борт, после того как она, проникнув в порт и выпустив свои торпеды по целям или высадив пловцов-диверсантов, вернется в открытое море.

Что касается работ по окончательной подготовке подводной лодки «Леонардо да Винчи» и «малютки» для той ответственной роли, которая им была предназначена, я знал, что могу полностью рассчитывать на технические способности и старание майора Фену, его офицеров и итальянских рабочих на базе Бордо. Нью-йоркская операция таким образом перешла из стадии проекта в стадию подготовки.

Из Бордо до Сан-Себастьяна я доехал на машине. Это была чудесная поездка по прекрасным французским дорогам, не тронутым войной, — сначала через Ланды, а потом от Байоны до Ируна и дальше вдоль живописного побережья Атлантического океана. При въезде в Испанию я не испытал никаких затруднений и особенного волнения: у меня был паспорт на мое имя, в котором вместо «офицер военно-морского флота», чтобы не возбуждать лишних подозрений, значилось «состоятельный человек».

В Сан-Себастьяне, летней столице Испании, купальный сезон был в самом разгаре. Я встретился там с некоторыми из итальянских агентов, которые, обслуживая военно-морской флот, тайно переправляли в Испанию наших людей, необходимые

материалы и оборудование. С ними я договорился о предстоящей активизации нашей деятельности. Я был счастлив снова оказаться среди испанцев, этого замечательного народа, с которым я уже имел возможность познакомиться и оценить его, когда командовал легионерской подводной лодкой в составе франкистского военно-морского флота.

В Мадриде, знойном и безлюдном, я встретился с нашим военно-морским атташе, капитаном 1-го ранга Аристиде Бона, с которым уже был знаком раньше: он был нашим командиром на учебном судне «Колумб» во время похода под парусами в Северную Америку в 1933 году. Я беседовал с ним о нашей работе и об оживлении наших действий по организации диверсий на транспортах противника в испанских портах.

И, наконец, на одном из самолетов, обслуживавших немецкую пассажирскую линию, я прибыл в Лисабон, последний и в известном отношении самый интересный этап моего путешествия. Я знал этот красивый город, раскинувшийся на правом берегу реки Тахо, так как здесь в 1923–1925 годах мой отец был итальянским посланником при португальском правительстве. Расположение города, стиль его построек, живописные окрестности, веселый и шумный нрав обитателей — все это производит приятное впечатление. Эти присущие Лисабону черты стали еще более заметны теперь благодаря военным контрастам: он стоял как бы на стыке охваченной войной Европы и всего остального мира.

В Лисабон стекались люди, принадлежавшие к противоположным воюющим лагерям. Пользуясь тем, что Португалия была нейтральной страной, они могли свободно находиться здесь, ведя борьбу в области торговли или стараясь всеми силами добыть сведения, составляющие военную тайну. Эта атмосфера космополитизма и впечатление, что ты находишься за пределами объятого пожаром войны континента, еще более усиливались тем, что в Лисабоне совершенно не ощущались ее последствия, вот уже несколько лет тяготевшие над остальной частью Европы. Магазины ломились от всевозможных товаров. Английские и французские товары, которые невозможно было найти в этих странах, были выставлены на одной и той же витрине. Ни карточной системы, ни затемнения ни запрещения танцевать… Спокойная и веселая жизнь о которой мы уже успели забыть и которой, может быть, нам уже никогда больше не удастся увидеть.

Я был представлен нашему военно-морскому атташе капитану 1-го ранга Куджа ди Сант'Орсола и посланнику Францони. Но это были чисто формальные встречи — порученное

мне задание я выполнял сам. Речь шла о том, чтобы установить, насколько интенсивно движение транспортов противника, заходящих в порт; уточнить места их якорных стоянок; изучить возможность нападения на эти суда, а также отыскать способ доставить на место наших людей и надежно укрыть их. Синий комбинезон и парусиновые туфли на веревочной подошве позволили мне замешаться в толпу грузчиков и обмануть бдительность охраны у входа в порт. Во время этой разведки я заметил землечерпалку и баржу, принадлежавшие итальянской компании портовых работ. Это подсказало мне решение задачи. Лисабон — Мадрид, беседы с нашими агентами, действующими в районе Альхесираса в Гибралтаре; Бордо, удачная встреча с моим другом Карло Феча ди Коссато, только что вернувшимся из трехмесячного похода.

Наконец, после кратковременного пребывания в Париже я возвратился в Специю, в 10-ю флотилию для подготовки операций, основа которых была мною уже заложена.

Здесь я узнал новость, которая меня глубоко огорчила: подводная лодка «Ширé», отправившаяся в очередной поход, пропала без вести со всем экипажем.

Из-за угрозы, создавшейся в результате быстрого продвижения итало-немецких войск к Эль-Аламейну, англичане позаботились о том, чтобы рассредоточить свои корабли, стоявшие в Александрии, предвидя ее неизбежную потерю. Некоторые корабли были переведены в Красное море, другие — в Хайфу. Чтобы уничтожить корабли, находившиеся в Хайфе, наше командование решило, что их атакуют доставленные подводной лодкой пловцы, вооруженные «Миньятте». Хайфа была портом второстепенного значения; предполагалось, что атакующие не встретят на своем пути особых трудностей.

Для руководства этой операцией 1 августа в Родос был направлен капитан 3-го ранга Макс Кандиани, начальник оперативного отдела 10-й флотилии. За необходимой помощью со стороны авиации обратились к немцам в 10-й авиационный корпус (генерал Кайзлер), базирующийся в Кании (Крит).

Планом операции предусматривалось, что вечером 10 августа подводная лодка «Ширé» подойдет на расстояние полутора миль к входу в порт Хайфа и выпустит 8 пловцов, которые направятся к находящимся в порту объектам. Затем лодка будет ожидать их возвращения до 3 час, утра, после чего ляжет курсом на Лерос. Командир подводной лодки на основании последних данных авиаразведки, переданных ему по радио, назначит пловцам цели в следующей очередности: а) подводные лодки; б) грузовые суда; в) миноносцы; г) крейсера; д) вспомогательные суда, транспорты

для перевозки войск, танкеры, патрульные корабли.

Выйдя из Специи, «Ширé» под командованием Дзелик прибыла в Лерос 2 августа, имея на борту необходимое для действий пловцов легководолазное снаряжение и подрывные заряды.

Утром 6 августа «Ширé» покинула Лерос, приняв на борт подводных пловцов из «группы Гамма»: капитана интендантской службы Эджила Керзи и старшин Родольфа Беука, Аурелио Моргана, Паоло Баронкелли, Эудженио Дель Бена, Лука Риччарди, Дельфо Каприоли, Сауро Менгони, Эрминио Фьораванти и Гуидо фонте-буони. Врачом экспедиции был назначен лейтенант Пьетро Ньекко.

Самолетами 10-го авиакорпуса была произведена аэрофотосъемка порта Хайфа. Данные о количестве и расположении английских кораблей в порту были тотчас же переданы на подводную лодку «Ширé». Даже командование военно-воздушных сил Эгейского моря выразило согласие помочь нам: «Генерал Лонго положительно отнесся к нашему запросу и заверил меня, что будет сделано все, что в их силах, хотя «потолок» итальянских самолетов не позволяет им производить аэрофотосъемку Байона, который, по имеющимся сведениям, располагает большим количеством весьма совершенных радиолокаторов и надежно защищен зенитной артиллерией и сильной истребительной авиацией. Немцы же для таких целей без особого риска используют специальные самолеты (Ю-86), обладающие «потолком» более 12 тыс. м» [36].

Это означало, что итальянская авиация, несмотря на неоспоримую отвагу наших летчиков, была не в состоянии произвести аэрофотосъемку баз противника — вывод поистине трагический.

По данным немецкой авиаразведки, произведенной 9 августа, в порту находились следующие корабли:

2 легких крейсера, 3 эскадренных миноносца, 8 торговых судов, из которых 4 крупных грузовых и 4 больших танкера, 5 сторожевых катеров, 2 торпедных катера и ни одной подводной лодки.

Метеорологическая сводка предсказывала штиль на море и небольшой туман. Все позволяло надеяться на благополучный исход операции, если только подводной лодке посчастливится доставить пловцов в точку, предназначенную для их выхода.

Вот записи из дневника, который вел Кандиани:

«13 августа. Начиная с этой ночи от подводной лодки «Ширé» должно было поступить сообщение о выполнении задания.

14 августа. От «Ширé» никаких известий; думаю, что это

запоздание можно объяснить тем, что в районе действий подводной лодки имеются вражеские корабли и лодка молчит из опасения, что ее радиосообщение может быть перехвачено.

17 часов. Все еще никаких сведений о «Ширé». Отправляю подводной лодке радиограмму с просьбой сообщить о себе.

22 часа. С лодки никакого ответа.

15 августа. Снова никаких вестей. Обращаюсь к командованию военно-воздушных сил Эгейского моря с просьбой произвести разведку тремя самолетами в полосе Родос — Хайфа.

15 часов. Три самолета-разведчика, долетев до Хайфы, вернулись, ничего не обнаружив.

18 часов. Обращаюсь в 10-й авиационный корпус с просьбой произвести разведку Хайфы, надеясь узнать что-либо о судьбе лодки.

16 августа. Продолжаются бесплодные попытки со стороны 10-го авиакорпуса провести разведку Хайфы. Самолеты-разведчики, встреченные всеми средствами противовоздушной обороны, не смогли достигнуть объекта. О «Ширé» все еще ничего не известно.

17 августа. 5 часов утра. С Крита на разведку уходит самолет Ю-86.

8 часов утра. Узнаю, что самолету-разведчику удалось сфотографировать порт с высоты 9 тыс. м и что он доставит в Родос аэрофотоснимки.

22 часа. Получаю и изучаю аэрофотоснимок. Ни одного поврежденного корабля, никаких следов нападения на порт. Из этого я делаю вывод, что подводной лодке «Ширé», от которой до сих пор нет никаких известий, так и не удалось выпустить пловцов».

Из сообщений британского адмиралтейства ныне стало известно, что подводная лодка «Ширé» была потоплена 10 августа недалеко от Хайфы миноносцем «Айслей». Пятьдесят человек экипажа и 10 пловцов из «группы Гамма» погибли вместе с подводной лодкой. Тела двух пловцов, капитана Керзи и старшины Дель Бен, выброшенные морем на берег близ Хайфы, покоятся на городском кладбище.

В то время как, действуя с обычной отвагой, командир подводной лодки «Ширé» старался приблизиться к вражескому порту, а ее экипаж снова повторял при этом уже не раз проявленные в таких операциях чудеса храбрости, лодка была обнаружена противником, то ли с воздуха, то ли при помощи гидрофонов. Последовала атака глубинными бомбами, в результате которой пораженная насмерть «Ширé» с ее героическим экипажем закончила в глубинах моря свое славное

существование.

Знамя «Ширé» было украшено золотой медалью «За храбрость». Приказ о награждении гласил:

«Эта подводная лодка, осуществившая в Средиземном море ряд успешных операций по перехвату судов противника и впоследствии предназначенная для действий со специальными средствами военно-морских сил во вражеских водах, неоднократно принимала участие в нападении на наиболее укрепленные средиземноморские порты. В ходе многократных попыток выполнить поставленные перед нею задачи она сталкивалась со все возрастающими трудностями: усиление охраны портов, штормовая погода, морские течения. Презирая опасность, она преодолевала все препятствия, воздвигнутые на ее пути природой и людьми, и с честью выполняла свой долг. В непосредственной близости от наиболее тщательно охраняемых военно-морских баз противника она поднималась на поверхность и осуществляла выпуск специальных средств, в результате действий которых в Гибралтаре было потоплено 3 больших грузовых судна, а в Александрии тяжело повреждено 2 линейных корабля, «Куин Элизабет» и «Вэлиент», причем только малые глубины в местах их якорных стоянок спасли корабли от потопления. Во время выполнения очередного задания лодка подверглась жестокой атаке и погибла во вражеских водах, закончив свой славный боевой путь».

Глава XV
Осада Гибралтара. Вилла Кармела. Две атаки пловцов. «Ольтерра»

Снова Гибралтар. Синьоре Кончите нужен морской воздух. Вилла Кармела передовая база итальянских военно-морских сил во вражеских водах. 14 июля, 12 пловцов против конвоя судов. «Ольтерра» и сумасбродная идея Визинтини. База для выпуска управляемых торпед в Альхесирасе. Наши парни — «матросы» на «Ольтерре». 15 сентября, еще один корабль — жертва пловцов. «Дивизион Большой Медведицы». 5 декабря, английская эскадра входит в Гибралтар. 8 декабря, последняя операция Визинтини. Мать и ее два сына, погибших на войне; две золотые медали.

Гибралтар, как и Александрия, всегда был одним из наших основных объектов. Он представлял собой базу английского флота в западной части Средиземного моря, опорный пункт для эскадры, действующей в Атлантическом океане, и важнейший узел торговых коммуникаций противника, так как в этом порту сходились пути конвоев, направляющихся из Америки и Южной Африки в Средиземное море и в Англию. На Гибралтарском рейде собирались гигантские конвои из 30–40 судов, груженных товарами и продовольствием, предназначавшимися для англичан, и всевозможными военными материалами, главным образом, американского происхождения. Отсюда одни конвои отправлялись на север, другие — на юг или в Средиземное море. Таким образом, было логично продолжать концентрировать боевую деятельность 10-й флотилии на Гибралтаре. Это происходило еще и потому, что большое расстояние до этой военно-морской базы от Италии не позволяло нашей авиации нарушить морские сообщения противника в этом районе. Практика показала, что только наши специальные средства

благодаря их тактико-техническим свойствам и отваге их водителей и командиров были в состоянии осуществить нападение на Гибралтар.

Анализ трех предыдущих операций, проведенных подводной лодкой «Ширé» на Гибралтарском рейде, и изучение сложившейся к тому времени обстановки позволяли заключить следующее:

1. Подводная лодка оказалась вполне пригодной для транспортировки и доставки к объектам управляемых торпед; однако с каждой операцией возрастали трудности и увеличивался риск в связи с совершенствованием способов ее обнаружения и дальнейшим развитием применяемых противником оборонительных средств.

2. Подводная лодка в силу своих особенностей могла выполнить ограниченное число таких задач и могла принять одновременно на борт только три управляемые торпеды. Кроме того, если учесть необходимость действовать под покровом темноты, то эти операции в период с конца весны и до осени невозможны из-за слишком коротких ночей.

3. Исключительное географическое положение Гибралтара, находящегося так близко к нейтральной стране, позволило вернуться 22-м из 24-х водителей управляемых торпед. Только один экипаж (Бириндели — Пакканьини) попал в плен, подойдя в октябре 1940 года на расстояние нескольких метров к линкору «Бархэм». Водителям удавалось сравнительно легко добираться от Гибралтара до испанских берегов, а вот смогут ли они так же просто проделать обратный путь — от берегов Испании до Гибралтара?

4. Наконец, следовало учитывать и новое обстоятельство: десятки судов, груженных военным снаряжением, бросали каждый вечер якоря на рейде в нескольких сотнях метров от испанских берегов. Находясь, таким образом, вне порта и его оборонительных сооружений, они представляли собой легкодоступную цель.

Наши боевые действия вступали в новую фазу. Помимо (или вместо) подводной лодки нужно было отыскать другой способ доставки наших людей к берегам Испании, к месту, расположенному в нескольких сотнях метров от судов конвоя и в нескольких километрах от входа в порт. Отыскав такой способ, можно будет проводить одну атаку за другой, не давая противнику покоя. Это заставило бы англичан распылять свои средства и силы в борьбе с врагом, появление которого было для них загадкой. Само собой разумеется, что в соответствии с элементарными международными нормами все это надо было организовать втайне от испанцев, чтобы они не оказались

замешанными в наших делах.

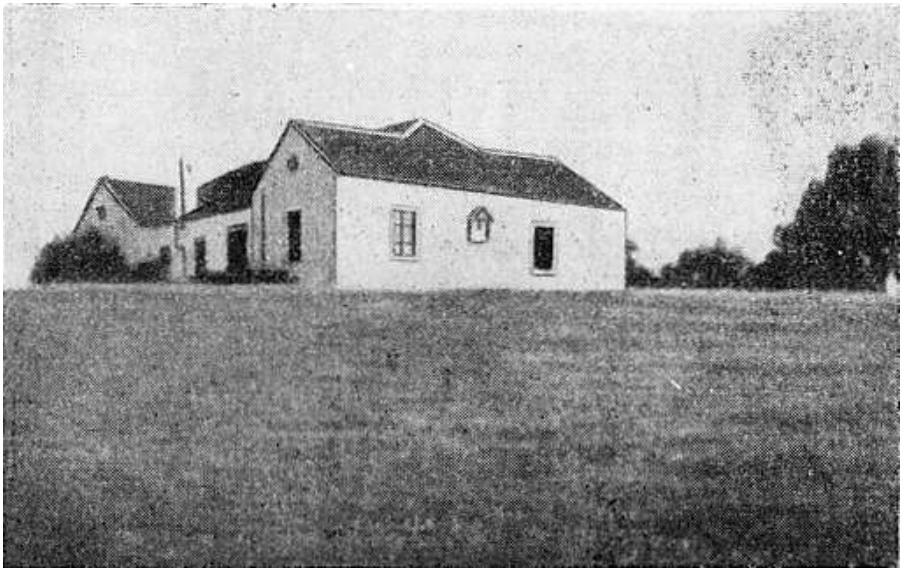

Фото 18. Вилла Кармела.

Опытный техник Антонио Рамоньино представил нам свой проект плавсредства, призванного обеспечить приближение к объекту нападения. Несколько образцов уже находилось в стадии постройки и можно было надеяться, что они окажутся удачными. Я не могу сообщить тактико-технических данных, так как они являются секретными ввиду возможности использования этого средства в будущем. Весной 1942 года Рамоньино, добровольно вступивший во флот и направленный в 10-ю флотилию, был нами через Испанию послан на разведку в Альхесирас с целью изучить на месте возможности организации на побережье базы, откуда изобретенные им средства смогут выходить в море. По его предложению, воспользовавшись тем, что он был женат на испанке, грациозной синьоре Кончите, мы решили арендовать виллу, находящуюся на северном берегу бухты Альхесирас, недалеко от Ла-Линеа, примерно в 4 км от Гибралтара. Как раз против нее в море, на расстоянии от 500 до 2 тыс. м от берега, стояли на якоре торговые суда из английских конвоев.

Чета Рамоньино поселилась на этой вилле, распространив слух о том, что у синьоры Кончиты слабое здоровье и ей необходим воздух и морские купанья. Супруги Рамоньино, занятые, казалось, только своим домом и домашними делами, позаботились о том, чтобы приспособить виллу для нужных нам целей. Прежде всего они оборудовали наблюдательный пункт, откуда открывался вид на залив и Гибралтарский порт. Окошко, через которое велось наблюдение, было замаскировано клеткой с

шумным семейством зеленых попугаев.

Фото 19. Вид с виллы Кармела на Гибралтар.

В ожидании, пока будут готовы плавсредства Рамоньино, мы решили использовать виллу Кармела (передовую базу итальянского военно-морского флота во вражеских водах) для организации нападения на суда противника. К этому времени мы уже достаточно хорошо изучили места и характер стоянок английских конвоев против виллы Кармела и систему их охраны. Организовать нападение на английские суда было делом более простым по сравнению с атакой кораблей в порту (не нужно было преодолевать заграждения). Небольшое расстояние от берега до кораблей позволяло использовать наших пловцов. Не нуждаясь в громоздком и сложном оборудовании, которое не так-то легко переправить в Испанию, они могли захватить с собой по несколько «Чимиче» и прикрепить их к подводной части кораблей противника.

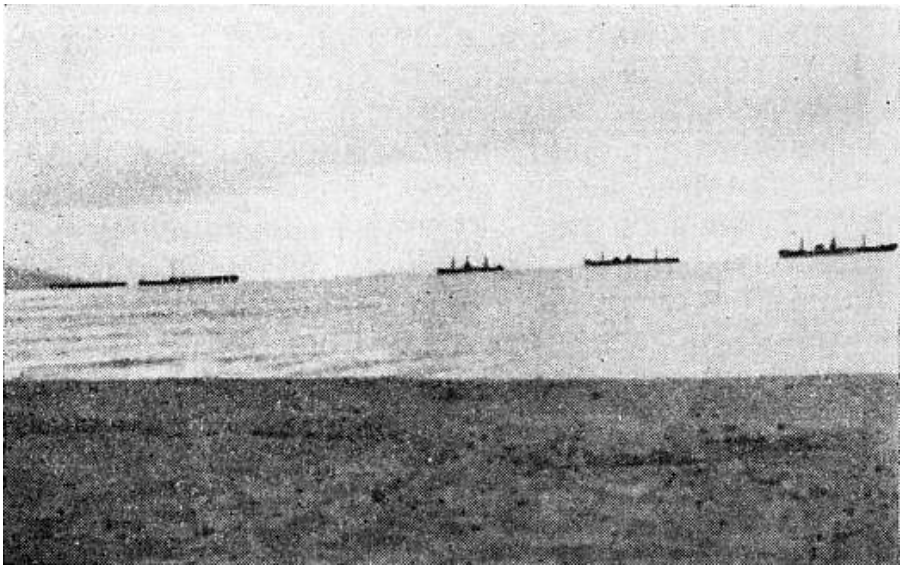

Фото 20. Вид на корабли английского конвоя с виллы Кармела.

В июле 1942 года была подготовлена группа пловцов, обеспеченная всем необходимым для операции: по три «Чимиче» на каждого. Командиром этой группы был Агостино Страулино, знаменитый чемпион парусного спорта. В ее состав вошли: старший лейтенант Джордже Баугер, рулевой Карло да Балле, матрос Джованни Луккетти, водолаз Джузеппе Ферольди, рулевой Ваго Джара, водолаз Бруно ди Лоренцо, старший торпедист Альфредо Скьявони, старшина Алесандро Бьянкини, матрос Эвидео Босколо и кочегар Карло Буковац — всего 12 человек.

Все они нелегально прибыли на нашу базу подводных лодок в Бордо, откуда небольшими группами были переправлены в Испанию агентами военно-морского флота, предоставленными в распоряжение 10-й флотилии. Одни попали в Испанию скрытые в двойном дне кузова грузовика; другие, которым повезло меньше, добрались пешком, перевалив через Пиренеи. Шесть человек из них были зачислены матросами на итальянское торговое судно. Прибыв в Барселону, они сошли на берег и больше не вернулись. Капитан судна, ничего не зная, обвинил их в дезертирстве. В сопровождении наших агентов они быстро добрались до Мадрида, где был организован пересыльный пункт. Затем на автомашинах их привезли в Кадис и поместили на итальянский танкер «Фульгор» (как матросов, прибывших на смену старому экипажу). Отсюда различными способами, чтобы избежать трех испанских контрольных постов, расположенных по пути следования, они 11 и 12 июля добрались до Альхесираса и укрылись на судне «Ольтерра», ошвартованном в порту. И, наконец, уже с «Ольтерры» под руководством Визинтини, находившегося на

борту, они ознакомились со стоящими в бухте судами, объектами атаки. На рассвете 13 августа небольшими группами они были переведены на виллу Кармела. С наблюдательного пункта пловцы смогли детально ознакомиться с обстановкой, проследить тот путь, который им предстоит совершить, прикинуть, где лучше спуститься к морю (избежав встречи с многочисленными на этом участке побережья и ревностно исполняющими свой долг испанскими патрулями и английскими шпионами), и, наконец, выбрать себе цель и изучить ее конструктивные особенности.

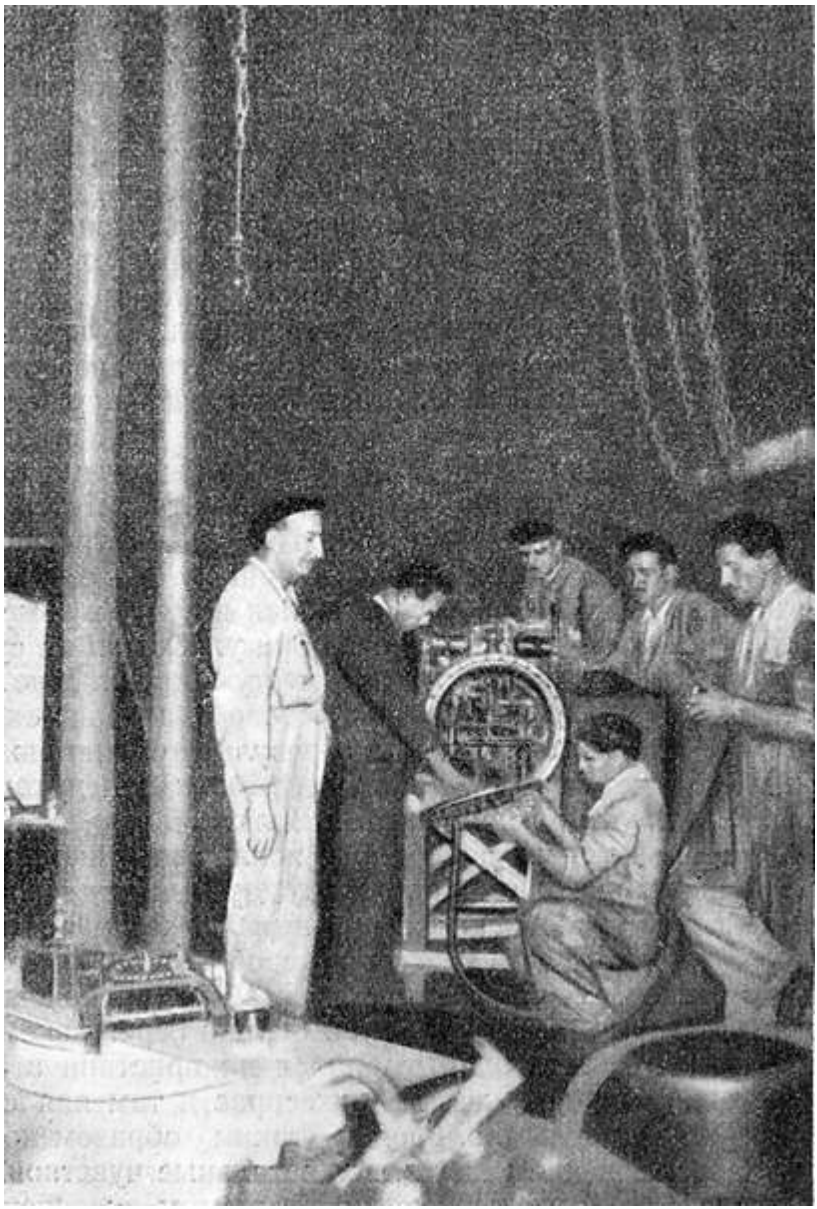

Фото 21. На "Ольтерре" в Альхесирасе: сборка управляемой торпеды.

Операция была проведена в ночь с 13 на 14 июля.

Одетые в специальные резиновые комбинезоны, снабженные необходимым количеством взрывчатки, которая была доставлена сюда заранее, пловцы под покровом темноты тихо вышли из виллы, пересекли сад и спустились к морю, скрытые от посторонних взоров забориком и используя русло высохшего ручья. Затем, надев на ноги ласты, они вошли в воду. Началась первая фаза операции. На рейде находились суда большого конвоя. Командир группы заранее распределил цели. Каждый из пловцов в течение долгого дня внимательно изучал свою жертву. Теперь они направились к ним. Плыли так, как плавают на войне; быстро, но не утомляясь, без брызг, без шума. На голове у пловцов были сетки с вплетенными в них водорослями — маскировка, чтобы не возбудить подозрений у тех, кто мог увидеть их сверху, с судов. Пловцы с подрывными зарядами подплыли к кораблям, не замеченные с английских сторожевых катеров, которые по ночам бороздили рейд во всех направлениях.

Когда к пловцам приближался луч прожектора, они прекращали движение и скрывались под водой, действуя с хитростью и отвагой, проявляя при этом юношеский энтузиазм, осторожность и умение зрелых людей. Всплеск, сильный взмах рукой могли погубить все. Достигнув цели, они погружались и прикрепляли заряды в наиболее уязвимых местах кораблей, а затем возвращались, счастливые, что им удалось выполнить порученное задание.

В 3 часа 20 мин, первые два пловца вышли на берег неподалеку от ожидающего их нашего агента. «Интересно отметить, — писал он в своем рапорте, — несмотря на то, что я находился в кустах на расстоянии не более 10 м от моря и очень внимательно вглядывался в воду, я заметил обоих пловцов только тогда, когда они уже были на суше и ползли по песку, направляясь к месту встречи. Мне кажется, что обнаружить их присутствие на расстоянии более 6–7 м нелегко». Это было результатом напряженной и тщательно продуманной подготовки под руководством их инструктора, по фамилии Волк.

Семь пловцов были задержаны испанскими карабинерами при выходе на сушу. Благодаря немедленному вмешательству итальянского консула в Альхесирасе Бордиджони они были выпущены на свободу с обязательством по первому требованию предстать перед испанскими властями. Двум другим удалось выйти на берег никем не замеченными, а еще один выбрался на пристани в Ла-Линеа, пешком отправился в Альхесирас и там

явился в итальянское консульство, пройдя таким образом почти 16 км. За исключением двух, все остальные чувствовали себя хорошо: одному повредило ногу винтом английского сторожевого катера, другой был контужен взрывом глубинной бомбы и жаловался на боли в позвоночнике.

На вилле Кармела благодаря заботам храброй синьоры Кончиты они смогли утолить голод, выпить кофе и коньяку. Снова превратившись в моряков, они были на автомашине доставлены в Кадис, где на борту «Фульгор» нашли заслуженный отдых в ожидании возвращения на родину. В Италию они вернулись, так же как и прибыли оттуда, нелегально и небольшими группами, не оставив никакого следа.

Результаты этой операции, к сожалению, не соответствовали тщательной ее подготовке и смелости, проявленной пловцами, из-за того, что взрыватели некоторых зарядов не сработали.

Все же 4 судна были более или менее серьезно повреждены и их должны были отвести на мелкое место, чтобы не дать им затонуть. Это были «Мета» (1578 т), «Шама» (1494 т), «Импайр снайп» (2497 т) и «Барон Дуглас» (3899 т).

Когда неожиданно на рейде начались взрывы и поврежденные корабли стали тонуть, все остальные суда были немедленно отведены в военный порт.

Долгое время англичане терялись в догадках по поводу этого нападения. Только тогда, когда однажды они выловили на рейде случайно всплывший резиновый костюм, они поняли, в чем дело. Драгоценная улика была тотчас же отправлена в адмиралтейство в Лондон, чтобы быть подвергнутой тщательному исследованию.

Двенадцать пловцов 10-й флотилии были награждены серебряной медалью «За храбрость».

Поведение всех тех, кто содействовал успеху этой трудной и блестяще проведенной операции, достойно самых высоких похвал. Офицеры военно-морского флота и сухопутных сил, штатские, составлявшие нашу тайную организацию в Испании, проявили в этой операции, так же как и в предшествующих, высокую сознательность и преданность своей родине. Мне очень жаль, что по некоторым соображениям я не могу назвать здесь имена всех тех, кто этого заслуживает. В ее подготовке и организации основная роль принадлежала Визинтини; очень большую помощь оказало нам участие Рамоньино, которому так замечательно помогала его жена.

10 июня 1940 года, в момент вступления Италии в войну, торговое судно «Ольтерра», принадлежавшее одному генуэзскому судовладельцу, находилось на Гибралтарском рейде. В соответствии с распоряжением, полученным по радио, капитан,

отведя судно на мелкое место в испанские территориальные воды, открыл кингстоны и притопил его, чтобы оно не попало в руки англичан. Полузатопленное, сильно накренившееся судно оставалось в таком виде полтора года, подвергаясь разрушительному действию времени и моря.

Несколько моряков из состава экипажа, которые еще оставались на борту судна, вели здесь полную неудобств и лишений жизнь и в соответствии с международными правилами охраняли эту собственность судовладельца.

О существовании «Ольтерра» командование 10-й флотилии узнало от Рамоньино по возвращении его из поездки в Испанию, совершенной с разведывательными целями. Сразу же родилась оригинальная идея, которая вскоре приобрела более четкие очертания, — использовать такое безобидное с виду полузатопленное судно под итальянским флагом, расположенное совсем близко от военно-морской базы Гибралтар.

Я вступил в переговоры с судовладельцем и, не объясняя ему истинной цели нашей внезапной заинтересованности в судьбе его судна, довольно неопределенно сослался на «военные нужды флота». Судовладелец оказался понимающим человеком и полезным сотрудником.

По нашей рекомендации он обратился к испанской компании, занимающейся подъемом затонувших судов, и повел переговоры о подъеме «Ольтерры». Судовладелец имел намерение отремонтировать «Ольтерру», с тем чтобы потом передать ее какому-то испанскому обществу, предложившему выгодные условия. Вскоре судно было поднято и на буксире отведено в порт Альхесирас. Здесь, с испорченными от долгого пребывания в воде машинами, оно было ошвартовано у внешнего мола. С 10 июня 1940 года на нем был установлен испанский военный пост, так как судно считалось интернированным, ибо в момент вступления Италии в войну оно находилось в территориальных водах Испании.

Таким образом, у нас появился опорный пункт прямо против Гибралтара, на другой стороне рейда, в шести милях от военно-морской базы англичан. Теперь речь шла о том, как использовать его наилучшим образом (см, рис. 3).

Византини, хотя на первый взгляд его идея могла показаться абсурдной и трудноосуществимой, предложил организовать там постоянную базу для наших штурмовых средств. «Ольтерра» могла с успехом заменить подводную лодку — носителя специальных средств в ее роли базы для выпуска управляемых торпед. Предложение было принято; теперь надо было приспособить «Ольтерру» для этих целей.

Мы начали с подготовки для этого судна нашего экипажа, который почти полностью должен был заменить старый (на борту оставались только капитан корабля Аморетти и старший машинист де Нигрис). Это следовало сделать, чтобы, с одной стороны, не допустить разглашения тайны, а с другой — не вызвать подозрений внезапным увеличением экипажа. Альхесирас кишел английскими агентами; а «Ольтерра» была ошвартована прямо под окнами английского консульства, битком набитого морскими офицерами из Интеллидженс сервис, как это, кстати, всегда бывает в английских консульствах, расположенных в приморских городах.

Командиром группы на «Ольтерре» был назначен Визинтини, уже известный по удачному нападению на Гибралтарский порт. Мы целиком полагались на его опытность, серьезность, беззаветное мужество и прежде всего на его способность целиком отдавать себя порученному делу. Его брат Марио, отважный летчик-истребитель, сбивший 17 самолетов противника, погиб в Восточной Африке.

Людей в свою группу Визинтини набрал из техников и моряков 10-й флотилии.

Всех их направляли на несколько дней на одно из торговых судов, стоявшее в Ливорно, чтобы они привыкли к тому, как вести себя в новой роли. У моряков торгового флота они перенимали манеру одеваться, есть, плевать, курить, учились морскому жаргону, чтобы, прибыв на «Ольтерру», ничем не вызвать подозрений.

Они были снабжены заграничными паспортами, выписанными на чужое имя, и группами по два-три человека переправлены на «Ольтерру» в Альхесирас под видом нового экипажа, посланного на замену старого, и рабочих, предназначенных для ремонта судового двигателя.

Среди прибывших были техники, которым было поручено организовать на «Ольтерре» мастерскую для монтажа управляемых торпед, присланных из Италии в разобранном виде. Это было трудным и сложным делом. Однако через несколько месяцев на судне уже имелась мастерская со всеми необходимыми инструментами и оборудованием, включая станцию для зарядки аккумуляторов с дизель-генератором. Для регулировки балластных цистерн, управляемых торпед и испытаний на герметичность был приспособлен затопленный трюм. Однажды утром было произведено кренование судна. Со стороны было видно, что «Ольтерра» сильно накренилась и осела на корму, обнажив часть левого борта. Тент защищал от солнца (и от нескромных взоров) работающих моряков, которые занимались

окраской корпуса. Никому из посторонних даже не приходило в голову, что в борту судна автогеном было вырезано большое отверстие. К вечеру работу окончили. «Ольтерра» выпрямилась, и отверстие исчезло под водой. Таким образом, из затопленного трюма был создан выход в море, через который управляемые торпеды могли незаметно покидать судно и снова возвращаться.

И все это делалось на глазах у немного рассеянных испанских часовых, расположившихся на молу, и под пристальными взорами скрытно наблюдавших за нами английских шпионов, которые наводняли этот район, находящийся очень далеко от Италии и всего в 10 км от Гибралтара.

Жизнь на борту на первый взгляд казалась такой же, как и на любом торговом судне во время ремонтных работ. Матросы, грязные, одетые в старое, изношенное в долгих плаваниях платье, пестрящее разноцветными заплатами, слонялись по палубе, лениво занимаясь своим обычным делом. Они курили старые трубки с изгрызенными мундштуками, провонявшими от крепкого табака; носили бороды, которых несколько месяцев не касалась бритва; казалось, у них не было никакой дисциплины. На берегу они шатались по портовым кабакам, жалуясь на безденежье и проклиная войну, судовладельца, капитана, корабельного кока и свою судьбу, по милости которой им приходится вести здесь эту собачью жизнь. Иногда, в день выдачи жалованья, они не брезговали обществом какой-нибудь известной во всей округе местной «сирены» и возвращались на борт поздно ночью, немного навеселе, горланя какую-нибудь старую песню, напоминающую им о их милой родине… Здесь их уже все знали и относились к ним по-дружески. Это заправский, пестрый по своему составу экипаж старой посудины, медленно ржавеющей в илистых водах нейтрального порта…

Испанские часовые подружились с моряками: они называли друг друга по имени и даже давали местные испано-итальянские прозвища, обязанные своим происхождением той или другой особенно заметной черте облика или характера: они славные парни, эти итальянцы…

Но вот один из моряков уходит с палубы (наверное, спать пошел, лентяй). Он спускается по трапу, три раза стучит в замаскированный люк; люк открывается; снова трап; он спускается еще ниже, куда ни за что не добраться постороннему. И вдруг — неожиданное зрелище! — человек десять спокойно и напряженно работают у машин электрогенераторов, распределительных щитов. Все оборудование в идеальном состоянии и носит следы самого тщательного ухода. «Здравствуйте, командир!» И в атмосфере воинской дисциплины,

ощущаемой как насущная необходимость, а не как пустая формальность, отдается распоряжение, и этот «ленивый» матрос принимается за работу: это старший электрик Росси, который с ловкостью опытного техника устанавливает динамомашину, или плотник Кармини, или старший машинист Бонато, занятый баллонами с кислородом для зарядки кислородных приборов… Двойная жизнь, которую ведет экипаж, требует от всех и каждого в отдельности строжайшего контроля над своими словами и поступками. Достаточно какой-нибудь глупости, чтобы возбудить подозрение; но никто ничего не подозревает и не заподозрит никогда, даже тогда, когда на рейде, в нескольких сотнях метров от Гибралтара, на глазах у объятых ужасом англичан начнут один за другим взрываться корабли.

Осенью 1942 года Визинтини побывал в Специи и представил командованию 10-й флотилии рапорт о проделанной работе: «Оборудование мастерской для сборки штурмовых средств закончено, судно может служить базой для их выпуска». В результате тщательного наблюдения (достаточно было подняться на палубу, чтобы прямо перед собой увидеть Гибралтар) он смог получить данные, необходимые для подготовки предстоящих операций. Англичане заметно усилили службу охраны водного района: бесшумные катера непрерывно курсировали на рейде перед входом в порт; каждые десять минут сбрасывались глубинные бомбы, гидрофоны и другие средства обнаружения ни на минуту не прекращали своей работы. Визинтини заверил командование 10-й флотилии, что это не остановит наших моряков и, как только представится случай, они попытаются провести атаку и сделают все от них зависящее, чтобы добиться успеха. Ну а если не повезет… «Что ж, мы сделали все, что было в наших силах…» [37].

Из Специи на «Ольтерру» была отправлена материальная часть: огромные управляемые торпеды длиной 7 м, весящие около 2 т каждая. Они разобраны на части: зарядные отделения, детонаторы, взрыватели с часовым механизмом. Отправили также кислородные приборы, резиновые комбинезоны. Все вещи упакованы в ящик с таким расчетом, чтобы они казались проницательному взору таможенных чиновников безобидными материалами и запасными частями, предназначенными для ремонта «Ольтерры»: это дымогарные трубы, цилиндры, поршни, клапаны; это бочки с соляровым маслом для дизеля (но под слоем масла в герметической упаковке находились кислородные приборы). На ящиках имелись надписи, по которым можно было судить, что это генуэзский судовладелец шлет необходимые для ремонта своего судна детали. За торпедами следовали их

водители: Визинтини и его помощник, сильный и молчаливый сержант Джиоанни Магро; лейтенант службы морского вооружения Витторио Челла; высокий, светловолосый ломбардец, сержант Саловаторс Леоне, гардемарин Джироламо Маниско, небольшого роста, коренастый, воплощение энергии и упорства; матрос Дило Варите.

Под видом моряков торгового флота они прибыли на «Ольтерру» и здесь наблюдали за сборкой управляемых торпед, от которых вскоре будет зависеть их жизнь и, что еще важнее, исход операции. Они изучают поведение противника, маршруты движения сторожевых катеров, характер заграждений» часы разведения препятствий у входа в порт, места стоянок кораблей, время их прихода, состав конвоев — всю деятельность военно-морской базы противника, которая развертывается в нескольких километрах от «Ольтерры».

Врачом группы был Эльвио Москателли. «Переодетый в старое платье, он часто выходил вместе с местными испанскими рыбаками в бухту; занимаясь рыбной ловлей или угощая фруктами моряков с торговых кораблей союзников, он наблюдал за всем происходящим на рейде; с особым вниманием он следил за работой английских водолазов службы подводного надзора, задачей которых было обнаружение зарядов взрывчатых веществ (а он-то знал наверняка, есть под кораблями заряды или нет). Впоследствии, когда в Италии он встретился с Л. Крэббом [38], то англичанин не стал ждать представлений. Он сказал Москателли: «Я вас хорошо знаю в лицо; я целыми часами следил за вами и вашими людьми!» [39].

Визинтини, точный и аккуратный во всем, не желая ни в чем полагаться на волю случая, устроил в одной из кают судна иллюминатор, который выходил на Гибралтар, — самый настоящий наблюдательный пункт. Офицеры, дежурившие по очереди, круглые сутки наблюдали за тем, что происходит во вражеском лагере. Каждый новый факт, каждое движение противника регистрировались и служили материалом для подготовки операции. Из иллюминатора в старенький бинокль, имевшийся на «Ольтерре», было хорошо видно все, что происходило в Гибралтаре. Можно было даже разглядеть людей, расхаживающих по молам, солдат у пулеметов, установленных на кораблях, или моряков, занятых стиркой белья… Но ясно, что, наблюдая в бинокль с лучшими линзами, можно было бы лучше изучить метод, применяемый при разведении и закрытии сетевых заграждений у северных ворот порта. А в английском консульстве, как раз напротив «Ольтерры», красовался замечательный морской бинокль с 64-кратным увеличением,

установленный на треноге, при помощи которого поддерживалась зрительная связь с военно-морской базой.

«Это как раз то, что нам нужно», — вырвалось как-то у Визинтини. Через два дня 64-кратный бинокль оказался на новом месте. Он по-прежнему был направлен на Гибралтар, но только теперь уже через иллюминатор наблюдательного пункта на «Ольтерре»: законная военная добыча.

Среди развлечений наиболее популярной была рыбная ловля. Частенько днем или ночью от «Ольтерры» отваливала шлюпка. В ней двое, один лениво гребет или, бросив весла, вверяет лодку течению, которое несет ее по направлению к кораблям конвоя или к Гибралтару; другой в это время занят рыболовной снастью. Это наши моряки, которые хотят выяснить некоторые детали и кое-что уточнить. Часто совсем рядом проходят английские сторожевые катера; наши уже начинают узнавать в лицо людей на катерах, очередность их дежурств. Так в условиях активной деятельности службы охраны водного района противника и его контрразведки происходила подготовка операции, так наши моряки готовились, как только представится удобный случай, нанести решительный удар по английскому флоту.

Когда прошло некоторое время со дня последней операции и переполох в Гибралтаре, вызванный загадочным появлением и исчезновением наших пловцов, улегся, решено было возобновить действия.

В ночь на 15 сентября трем пловцам: Страулино, ди Лоренцо и Джари — удалось атаковать несколько судов на рейде Гибралтара и потопить «Рейвенс Пойнт» грузоподъемностью 1787 т.

В этой операции, так же как и в предыдущей, предусматривалось: а) обеспечение агентурой в Испании; б) сбор пловцов в Альхесирасе на борту «Ольтерры»; в) прибытие на виллу Кармела и спуск в море. В операции участвовали пять подводных пловцов. Два из них прибыли в Барселону как матросы торгового судна «Марио Кроче»; дезертировали и были встречены нашим агентом, который доставил их на «Ольтерру». Остальные трое были выбраны из семи пловцов, задержанных испанскими карабинерами после операции 14 июля, выпущенных на поруки и все еще находившихся в распоряжении местных властей. Они заменили тайком от испанцев трех матросов на «Фульгоре». Снаряжение было переправлено в Испанию нелегально, в этой части мы уже имели большой опыт. Сбор пловцов на «Ольтерре» и доставка туда снаряжения прошли благополучно, не вызвав никаких подозрений.

Вечером 14 сентября пять пловцов в сопровождении нашего

«специалиста по этим местам» покинули «Ольтерру» и прибыли на виллу Кармела, откуда отправились на место, назначенное для спуска в море. В последний момент было решено, что пойдут трое, учитывая количество судов на рейде. В 23 часа 40 мин, первый пловец вошел в воду, за ним с небольшими интервалами — остальные два. У каждого при себе было по три подрывных заряда. Два резервных пловца остались на берегу вместе с одним из агентов, укрывшись в тени небольшого строения в 20 м от берега.

Спустя 7 час., то есть в 6 час. 20 мин., 15-го числа, Страулино вышел на берег в том же самом месте, где вошел в море. Он не смог выполнить задания из-за очень сильной охраны: три катера непрерывно курсировали около судов, не удаляясь от них более чем на 50 м; кроме этого, наблюдение велось со шлюпки, которая двигалась на веслах в непосредственной близости от них. Зона вокруг судов освещалась прожекторами. Два раза Страулино пытался подплыть к судну, но после второй попытки был вынужден отказаться от атаки, так как из-за частых погружений, которые он был вынужден делать, чтобы не заметила охрана (а один раз он уже было совсем решил, что его обнаружили, так как с катера бросили несколько глубинных бомб, к счастью не причинив ему никакого вреда), у него кончился кислород и он лишился возможности опуститься под воду, чтобы прикрепить заряды к корпусу судна.

Когда рассвело, Страулино, так и не дождавшись двух своих товарищей, вместе с оставшимися на берегу пловцами возвратился на «Ольтерру».

Оттуда они увидели, что один из объектов нападения, а именно «Рейвенс пойнт», начал крениться, быстро уходя кормой в воду. Затем начал погружаться и нос судна. Операция оказалась успешной.

Ди Лоренцо, несмотря на то, что его воздушно-кислородный прибор был поврежден винтом сторожевого катера, удалось подплыть к своей цели и атаковать ее. Джари же, не имея возможности из-за сильного течения добраться до назначенного ему объекта, прикрепил свои заряды к ближайшему судну, оказавшемуся тем же самым, которое избрал для своего нападения ди Лоренцо. Джари, выйдя на сушу, никем не замеченный, вернулся на виллу Кармела; ди Лоренца был задержан испанским патрулем и отведен в казарму карабинеров, Операция 14 сентября проходила в исключительно неблагоприятных условиях:

1) объекты находились от места спуска пловцов в море на большом удалении: после июльской операции англичане не

оставляли корабли на открытом рейде, предпочитая ставить их или в порту, или в восточной части бухты перед военным портом. Исключение делалось только для судов, груженных взрывчатыми веществами;

2) в течение всей ночи стояло полное безветрие, и море было совершенно спокойно, что в значительной степени увеличивало опасность обнаружения;

3) скорость течения оказалась больше, чем предполагалось;

4) отмечалась большая активность службы охраны водного района, которую несли 5 катеров, непрерывно курсирующих вокруг судов, производя время от времени сбрасывание небольших глубинных бомб; зоны стоянки непрерывно освещались прожекторами.

За эту операцию Страулино и ди Лоренцо были награждены бронзовыми, а Джари — серебряной медалью «За храбрость».

На «Ольтерре» Визинтини и его товарищи из «Дивизиона Большой Медведицы» готовились, духовно и физически, к великому подвигу. Об атмосфере, царившей в то время на борту «Ольтерры», и об их настроениях говорят торопливо написанные карандашом листки, адресованные Визинтини своей молодой жене, которая заботливо сохраняет их как память о незабвенном Личо:

«23 ноября 1942 года. Я думаю о тебе, и твой образ постоянно поддерживает во мне стремление и готовность к борьбе. Я знаю, что буду драться до конца, ибо мне хочется увидеть, как распадутся сковывающие нас цепи.

24 ноября 1942 года, Я чувствую, что во мне просыпается ненависть к тем, кто не научил нас спокойно смотреть в холодные серые глаза наших врагов, этих северных господ. Мне и моим товарищам предстоит выполнить труднейшую задачу. Сумею ли я оказаться достойным ее?

27 ноября 1942 года. С тех пор как я здесь, я больше не принадлежу вам: меня целиком поглощает работа. Наша задача трудна, но все же ее можно выполнить. Удастся ли нам выполнить до конца намеченную мной поистине дьявольскую программу? То, что уже сделано нами, достойно удивления. Я знаю, что такое напряжение губит меня, но сейчас это неважно. Моя дорогая Мария и ты, моя бедная милая мама, не отчаивайтесь, что меня нет с вами. Нам снова приходится бороться, и в эти решительные минуты вы мысленно должны быть со мной.

5 декабря 1942 года. После четырех месяцев сомнений, борьбы и упорного труда мой план наконец близок к завершению. С завтрашнего вечера 3 торпеды и 6 пилотов готовы к

выполнению задания… Враг силен и беспощаден, но мы не боимся его. Мы преисполнены решимости победить любой ценой. За это время мы изучили все подстерегающие нас опасности, все препятствия, преграждающие нам дорогу к объектам атаки. А глубинные бомбы и быстроходные сторожевые катера врага только усиливают наше стремление во что бы то ни стало померяться с ним силами. Перед нами стоит очень трудная и сложная задача, но в этой борьбе нас может остановить только смерть. Смерть, которая за наше мужество подарит душам нашим вечный покой — награду тем, кто отдал свою жизнь служению родине.

Накануне этого великого испытания стремление к победе берет верх над всем остальным… Когда я думаю, что наша затея может кончиться плохо, я не могу долго грустить».

Вскоре в Гибралтар вошла сильная эскадра: линейный корабль «Нельсон», линейный крейсер «Ринаун», авианосцы «Фьюриес» и «Формидебль», а также многочисленные корабли охранения. Визинтини записал:

«6 декабря 1942 года. Вчера, когда я писал тебе, что мы находимся накануне очень важных событий, я не ошибся. Учитывая прибытие в порт английской эскадры, я решил провести операцию завтра вечером. С этой базы, расположенной в двух тысячах миль от родины, мы нанесем свой удар. Мы будем бороться во имя бессмертной римской культуры и во имя достойных ее сынов, которые сражаются и страдают от ран, полученных в боях.

И если Господь охранит нас, наш успех будет достойным ответом спесивому врагу.

Мы, пигмеи, хотим храбро поразить врага прямо в сердце, хотим нанести свой удар по тому, чем он больше всего гордится. И мы ждем, что после этого все раз и навсегда поймут, из какого теста сделаны итальянцы. Вот и все».

7 декабря Визинтини записал в своем дневнике: «Три управляемые торпеды в полной боевой готовности. Скоро мы выйдем в море, и уж если придется погибать, то постараемся продать свои шкуры как можно дороже.

Объекты распределены так: «Нельсон» атакую я;

«Формидебль» — Маниско; «Фьюриес» — Челла. Кажется, я предусмотрел все. Во всяком случае, моя совесть совершенно спокойна, я сделал все, что было в моих силах, чтобы обеспечить успех. Перед атакой я обращаюсь с молитвой к Всевышнему, дабы он увенчал труды наши победой и был милостив к нашей Италии и к моей осиротевшей семье!»

В тот же вечер три экипажа — Визинтини и Магро, Маниско и

Варини, Челла и Леоне — покинули на торпедах «Ольтерру» и направились к Гибралтару. Интервал между выпуском торпед — один час. Через некоторое время все экипажи вынуждены были вернуться, так как обнаружили неисправности торпед (при сборке рулевого привода допустили ошибку). Неисправность быстро устранили, и они снова ушли в море. Охрана порта, в котором находились корабли, представлявшие столь большую ценность, была усилена. Кроме обычных сторожевых катеров, которые во всех направлениях бороздили рейд, кроме прожекторов, непрерывно обшаривающих море, каждые три минуты производилось сбрасывание глубинных бомб. Визинтини, вышедший первым, не обращая внимание на сильные подводные взрывы, пересек рейд, и достиг заграждений, которые защищали вход в порт. Это самое сложное препятствие: нужно отыскать проход, в то время как вокруг рвутся глубинные бомбы. С беспримерным мужеством он преодолел препятствие и продолжал идти вперед.

Между ним и объектом атаки находилась зона взрывов: он вошел в нее.

Раздался близкий взрыв, затем еще один, еще один… и действия Визинтини и Магро прервались; оба они погибли.

Маниско тоже удалось приблизиться к базе; у мола, замеченный часовым, освещенный прожектором и обстрелянный пулеметным и артиллерийским огнем, он пытался уйти, чтобы отвлечь внимание противника от своих товарищей. После 20-минутного движения под водой, атакованный с катера глубинными бомбами, оглушенный, он решил отказаться от атаки. Потопив торпеду и всплыв на поверхность, он, вместе со своим водолазом Варини, взобрался на американское торговое судно, стоявшее на якоре. Экипаж судна, состоящий главным образом из американцев итальянского происхождения, окружил водителей, отдавая должное проявленному ими героизму. Каждому хотелось пожать им руку. Водители сняли с себя резиновые костюмы, чтобы те не попали в руки англичан, — сами американцы позаботились о том, чтобы бросить их в море.

Челла и Леоне были застигнуты тревогой, поднявшейся на военно-морской базе, когда находились еще на большом расстоянии от объектов атаки. Несмотря на погоню катеров, им удалось избежать опасности, для чего приходилось погружаться на продолжительное время. Когда же наконец Челла, совершенно выбившись из сил, решил отказаться от первоначального намерения всплыть на поверхность и возвратиться на «Ольтерру», он вдруг заметил, что Леоне исчез.

На рассвете из шести храбрецов, вышедших накануне вечером

с «Ольтерры», вернулся один Челла; Визинтини, Магро, Леоне погибли. Маниско и Варини попали в плен. Из официального английского источника мы узнали следующее: «В 2 часа 15 мин. 8 декабря три итальянские управляемые торпеды, каждая с экипажем два человека, сделали попытку проникнуть в Гибралтарский порт. Одна из них была обнаружена часовым, освещена, атакована и потоплена артиллерийским огнем и глубинными бомбами. Экипаж подобрало торговое судно, стоявшее на якоре недалеко от мола. Как явствует из ответов во время допроса, они были доставлены из Италии подводной лодкой «Амбра». Второй экипаж проник в порт, но был уничтожен глубинными бомбами; предполагается, что третий экипаж погиб, не достигнув порта».

Через несколько дней тела Визинтини и Магро всплыли на поверхность в Гибралтарском порту. Они были похоронены в море с воинскими почестями. Английские морские офицеры из службы подводного надзора Гибралтара Крэбб и Бэйли возложили венок. Они выполнили задание по осмотру подводной части судов после атаки, прекрасно зная, что каждую минуту могут погибнуть от взрыва заряда торпеды, опасного на расстоянии в полмили. «Благородный поступок этих двух офицеров так и остался непонятным для многих в крепости» [39].

Ныне мать Визинтини, отдавшая родине обоих своих сыновей — один был летчиком, а другой моряком, — с печальной гордостью носит на груди память о них: две золотые медали «За храбрость». А вдова Личо — Мария лишилась и своего последнего утешения: маленькая дочь Валерия, родившаяся несколько месяцев спустя после гибели Визинтини, умерла.

Глава XVI
«Амбра» в Алжире. Тунисская кампания

Операция «Амбры» в Алжире. Атаки наших управляемых торпед и пловцов. Потери противника. Англичане в Палермо. «Чефало» — подвижная база штурмовых катеров. Пантеллерия и Бизерта. Попытка нападения на Бон. Смерть Тодаро. В Бизерту прибыла «колонна Джоббе». Отступление из Туниса.

11 ноября 1942 года англо-американские войска высадились во французской Северной Африке. 10-й флотилии было приказано принять посильное участие в действиях, имеющих цель помешать снабжению этой новой сильной армии, которой наши части, быстро доставленные в Тунис, готовились дать отпор.

По данным авиаразведки, в Алжирском порту и на рейде под разгрузкой стояло много судов. Было решено осуществить комбинированную операцию с одновременным участием управляемых торпед и штурмовых пловцов. Экипажи торпед должны были проникнуть в порт, а пловцы — атаковать корабли на рейде.

Доставка штурмовых средств к месту операции была поручена подводной лодке «Амбра» под командованием капитана 3-го ранга Арилло.

Планом операции предусматривалось, что подводная лодка, проникнув на рейд, выпустит пловцов и экипажи торпед не поднимаясь на поверхность; затем она будет ожидать их возвращения после атаки до 2 час., чтобы взять их на борт и лечь на обратный курс. Пловцы имели указания в первую очередь атаковать суда, стоящие на внешнем рейде.

Для выполнения задания отобрали группу молодых добровольцев — это были их первые боевые действия.

По мере продолжения войны и дальнейшего расширения деятельности 10-й флотилии проблема личного состава становилась все сложнее. Для подготовки водителя управляемой торпеды требовался год учебы. Причем только немногие в процессе подготовки проявляли физические и моральные

качества, необходимые для того, чтобы стать квалифицированным специалистом. Поэтому отбор был очень строг, а отсев очень велик. Каждая операция «поглощала» шесть пилотов, — как правило, они попадали в плен; необходимо было всегда иметь запасных, чтобы не упустить случая, который мог представиться в любой момент.

В Серкио работа шла полным ходом. Водителей, подготовленных во время войны (жаль, что не раньше, как это полагалось бы делать), едва хватало для того, чтобы удовлетворить текущие потребности.

Для операции в Алжире, имея в виду, что объектами нападения будут торговые суда, а не военные корабли, впервые были применены зарядные отделения, состоящие из двух частей. Вместо обычного зарядного отделения торпеды, содержащего 300 кг взрывчатого вещества, необходимого для поражения боевого корабля, торпеда имела зарядное отделение, разделенное на две равные части, по 150 кг взрывчатки в каждой. Этого было вполне достаточно, чтобы потопить торговое судно. В результате количество объектов, которые могла поразить торпеда, удвоилось.

Приспособление оружия к требованиям и условиям его применения было одним из характерных методов работы 10-й флотилии. Обычный принцип «имея оружие, найти ему применение», мы заменили другим: «учитывая конкретную и тактическую обстановку, отыскать оружие и способ его применения, чтобы добиться наибольшего успеха». Это очень полезное правило, требующее умения думать, которого, может быть из-за привычки к дисциплине, не придерживаются в некоторых высших военных сферах.

Четвертого декабря «Амбра» покинула Специю, приняв на борт следующих участников операции:

Экипажи управляемых торпед: капитан-лейтенант Джордже Бадесси (командир группы) со старшиной-водолазом Карло Пезель; старший лейтенант морской инженерной службы Гуидо Арена со старшиной-водолазом Фердинандо Кокки; гардемарин Джордже Редажоли со старшиной-водолазом Коломбо Памолли. Резерв: старший лейтенант Аугусто Якобаччи и старшина Батталья.

Штурмовые пловцы: лейтенант службы морского вооружения Агостино Морелло (командир группы); старшина санитарной службы Оресто Ботти; сержанты Луиджи Рольфини, Альберто Эвангелисти и Гаспаре Гильоне; старшина-водолаз Джузеппе Ферольди; старшина-комендор Эвидео Босколо; кочегар Родольфо Лучано; водолаз Джованни Луккетти и пехотинец Лучано Лучани

— всего 10 человек.

Плавание подводной лодки «Амбра» проходило благополучно. Восьмого декабря штормовая погода плохо действовала на пловцов, и особенно на тех, кто прибыл из сухопутных войск. Несмотря на то, что они отлично плавали в бассейне, к морю они еще не привыкли. Но если их физическое состояние было немного ослаблено, то моральный дух высок.

Весь день 11 декабря «Амбра», приближаясь к Алжиру, шла в подводном положении, принимая необходимые меры, чтобы не быть обнаруженной, прижимаясь почти к самому дну, чтобы пройти под заграждениями, которые, по нашим сведениям, закрывали вход в бухту. Вечером, проникнув на рейд, подводная лодка легла на дно. С 18-метровой глубины через люк был выслан на поверхность Якобаччи, конечно снабженный кислородным прибором.

Поднявшись на поверхность, он, выполняя функции наблюдателя, следил за обстановкой и докладывал о ней командиру подводной лодки по телефону. Когда выяснилось, что до порта еще довольно далеко, подводная лодка, все так же двигаясь у самого дна, зашла в глубь рейда, наблюдатель сверху управлял ее ходом. Он сообщил, что в 400 м от подводной лодки находится миноносец. Наконец в 21 час 45 мин. Якобаччи доложил, что лодка находится в середине группы из 6 судов, ближние три из них достаточно крупные.

«Амбра» остановилась примерно в 2 тыс. м от южных ворот порта. В 22 часа 30 мин, пловцы, потеряв некоторое время на одевание, начали выход через люк лодки. В 23 часа 00 мин, все пловцы покинули лодку. Настала очередь экипажей управляемых торпед. В 23 часа 20 мин, весь личный состав штурмовой группы был на поверхности. Наблюдатель объяснил пловцам обстановку; выполнив задание, он возвратился на лодку. Ожидая возвращения участников штурма, в лодке слышали многочисленные взрывы глубинных бомб, среди них некоторые очень большой силы. В 2 часа 30 мин. Якобаччи снова, произведя разведку на поверхности, вернулся на борт и сообщил, что слышал голоса пловцов, разыскивающих его, но ему не удалось их обнаружить. Голоса доносились также и с борта недалеко стоящего корабля, с которого вслед пловцам раздалось несколько пулеметных очередей.

Время, предусмотренное для возвращения водителей торпед и пловцов, давно истекло, «Амбра» не могла больше ждать. Да к тому же непрерывные взрывы глубинных бомб убеждали Арилло, что на базе противника поднята тревога. В 3 часа «Амбра» начала маневрировать, чтобы выйти с рейда. Вдруг лодка наткнулась на

корпус затонувшего корабля; послышался страшный скрежет, но все обошлось благополучно и она продолжила свой путь. Пятнадцатого декабря «Амбра» вернулась в Специю, удачно завершив поход.

Бадесси, командир группы управляемых торпед, всплыв на поверхность, убедился, что (учитывая запоздание с выходом) добраться до порта невозможно. Он указал своим товарищам суда на рейде, которые следовало атаковать (по два на каждый экипаж). Сам он подошел к намеченной цели, но неисправность торпеды, возможно поврежденной во время шторма, свела на нет все пять попыток атаковать судно. В конце концов он был вынужден отказаться от атаки. Бадесси попытался вернуться на борт лодки, но ему не удалось отыскать наблюдателя и он направился к берегу, взяв на буксир двух встретившихся ему по пути пловцов. Уничтожив торпеду и выйдя на берег, он вместе с водолазом Пезель был вскоре задержан французскими солдатами.

Гуидо Арена покинул подводную лодку в очень плохом состоянии: головная боль, тошнота, почти полный упадок сил. Несмотря на это, он все-таки решил участвовать в операции и, надеясь на опытность своего товарища Кокки, направился к цели, указанной ему Бадесси. «Через несколько минут, когда мы плыли в надводном положении, я наткнулся на человеческое тело и держал его несколько секунд, полагая, что это кто-нибудь из наших пловцов, которому стало плохо. Но ощутив, что на нем была обычная одежда, а не резиновый костюм, я выпустил его из рук. По всей вероятности, это был труп одной из жертв налетов наших самолетов-торпедоносцев, о которых мы узнали в плавании дня два тому назад» [40].

Около часа ночи Арена, так же как и Бадесси, отметил: «Орудийный выстрел, два сигнала сирены, через несколько минут один за другим два взрыва, шум моторов. По этим признакам можно догадаться, что нас обнаружили и в порту объявлена тревога». Он продолжал свой путь и, подойдя к ближайшему из двух указанных ему судов, прикрепил с помощью водолаза к корпусу судна оба имеющихся у него заряда.

На обратном пути он напрасно пытался разыскать подводную лодку и в конце концов решил направиться к берегу. В 4 часа он вышел на берег вместе с пловцами Лучани и Гильоне. В 6 час, они были задержаны шотландскими стрелками воинской части, расположенной в окрестностях порта.

Как же действовал экипаж третьей управляемой торпеды? Получив от Бадесси приказ атаковать суда на рейде, Редджоли пересек указанный ему сектор, чтобы выбрать наиболее важную цель. Он решил атаковать танкер грузоподъемностью 9 — 10 тыс.

т. У танкера не оказалось боковых килей (случай довольно редкий). Заряд был прикреплен к оси винта. Сразу же после этого, используя второй заряд, Редджоли прикрепил его с помощью водолаза Памолли к середине корпуса теплохода водоизмещением около 10 тыс. т. На обратном пути экипаж торпеды был освещен прожектором и обстрелян из пулемета, к счастью без последствий. Редджоли и Памолли также не нашли подводной лодки и в 4 часа 30 мин, подплыли к берегу. «Взрывы начались в 5 час, и продолжались до 7 час. С того места, где мы находились, ничего не было видно из-за темноты и небольшого тумана. В тот же день с борта вспомогательного крейсера «Мейдстаун», куда нас доставили, мы увидели недалеко от входа в порт, на том месте, где нами был атакован танкер, плавающие обломки, а по дороге из Алжира в лагерь № 203 мы заметили атакованный нами теплоход (под флагом США) с поврежденной кормой, сидящей на мели» [41].

Вот что рассказывает о действиях пловцов командир группы Морелло: «Собрав своих людей, я распределил цели. Перед операцией я получил от командира Боргезе приказ назначить по крайней мере двух пловцов на каждое судно грузоподъемностью более 10 тыс. т. Я приказал Гильоне и Лучани атаковать первое судно, находившееся на левой оконечности полукруга, образованного стоявшими на рейде судами; Рольфини и Эвангелисти — атаковать второе; Лучано и Луккетти — третье, а Босколо и Ферольди — четвертое. Увидев, что судно, которое я собирался атаковать, очень большое, я приказал Ферольди следовать за мной.

Я приказал Ботти прикрепить заряд к правому борту судна, Ферольди — к корме, сам же я выбрал левый борт. Приблизившись к цели, я слышал голоса на борту, видел человека, курившего облокотясь на поручни… Вдруг на судне вспыхнул небольшой прожектор и осветил меня. У меня на голове была сетка, я повернулся затылком к лучу света и остался на поверхности, полагая, что вряд ли можно догадаться о том, что под кажущейся кучкой водорослей скрывается голова пловца. Когда я прикрепил заряды, было 0 час. 30 мин.» [42].

Не найдя наблюдателя с подводной лодки, Морелло направился к берегу. В 4 часа 00 мин, он вышел на берег.

Ботти и Ферольди прикрепили заряды к корпусу судна в соответствии с полученным приказанием от Морелло.

Луккетти, обнаруженный в море, был схвачен и доставлен на судно, минированное Морелло. Очевидно, это и вызвало тревогу, отмеченную многими пловцами. Рольфини и Эвангелисти атаковали указанный им объект. Босколо атаковал судно,

указанное Рольфини и Эвангелисти, так как из-за течения он не смог добраться до своего. Гильоне, Лучани и Лучано, выбившись из сил, не смогли выполнить задания и, не использовав своих зарядов, попросили Бадесси и Арена, идущих на управляемой торпеде, взять их на буксир.

Английское адмиралтейство сообщало: «В 0 час. 30 мин. 12 декабря многочисленные штурмовые средства атаковали торговые корабли в Алжирском заливе и прикрепили к некоторым из них мины и заряды взрывчатых веществ. Пароход «Оушн вэнквишер» (7174 т) и пароход «Берта» (1493 т) были потоплены, «Импайр Центавр» (7041 т) и «Арметтан» (7587 т) — повреждены. В плен взято 16 итальянцев».

По нашим данным, Редджоли и Арена потопили каждый по пароходу: еще один был поврежден вторым зарядом Редджоли; судно, минированное Морелло, Ферольди и Ботти, предположительно считалось потопленным, и, наконец, судно, атакованное Эвангелисти, Рольфини и Босколо, было или потоплено, или повреждено.

Несмотря на то, что эта операция имела успех, он был слишком мал. При одновременном использовании 16 человек можно было ожидать большего. Но во всяком случае, по сообщениям англичан, еще 20 295 т вражеского торгового флота было выведено из строя.

За эту операцию командиру подводной лодки «Амбра» Арилло, который уже однажды провел точно такую же операцию в Александрии, была вручена золотая медаль «За храбрость», а члены штурмовой группы были по возвращении из плена награждены серебряными медалями.

В официальных списках военных потерь, опубликованных английским адмиралтейством, можно было заметить следующее:

2 января 1943 г. Палермо. Шариотс XV–XVI–XIX–XXII–XXIII — 1.2 т.

8 января 1943 г. Ла Маддалена. Шариотс X — XVIII — 1,2 т.

19 января 1943 г. Триполи. Шариотс XII–XIII –1,2 т.

Эти «шариотс» были не чем иным, как управляемыми торпедами, перечисленными с британской точностью с указанием их водоизмещения.

О действиях в Ла Маддалене и в Триполи ничего не известно; остается предположить, что 4 английские управляемые торпеды по неизвестным причинам исчезли в море вместе с их экипажами, не достигнув места назначения.

3 января 1943 года я в соответствии с телеграфным распоряжением министерства прибыл в Палермо для участия в расследовании обстоятельств нападения на порт, совершенного в

предыдущую ночь штурмовыми средствами.

Из 5 управляемых торпед, принимавших участие в операции, 2 погибли в море, еще не добравшись до порта. Три достигли порта и преодолели сетевые заграждения. Экипажи двух торпед прикрепили свои заряды к корпусу строящегося корабля легкого крейсера «Ульпио трайано» водоизмещением 3300 т. Взрыв большой силы разрушил легкий металлический корпус корабля, однако он продолжал возвышаться над водой, так как глубина в этом месте небольшая. Экипаж третьей торпеды прикрепил заряд под винтами торгового судна «Виминал». Взрыв, однако, причинил незначительное повреждение судну. Через несколько дней «Виминал» уже могло покинуть порт и отправиться на ремонт в другое место.

Водители английских торпед прикрепили к корпусам нескольких мелких судов небольшие заряды, но вследствие неисправности взрывателей они не взорвались и были извлечены нашими водолазами.

Все англичане (6 человек), проникшие в порт, были взяты в плен через несколько часов после выхода на сушу. Три торпеды, не имевшие механизма самоуничтожения, были выловлены и тщательно осмотрены. Оказалось, что они являются подражанием нашим первым «Майали», без каких бы то ни было усовершенствований. Снаряжение их водителей имело много очень серьезных технических недостатков: в частности, резиновый комбинезон, который в отличие от нашего полностью закрывал голову, сделан был очень неудачно, и возможно, это и было основной причиной высокой смертности среди английских водителей. Допросу шести пленных я посвятил несколько дней. Несмотря на то, что пленные были очень неразговорчивы и никто из них не собирался выдавать тайну, мне все же удалось после долгих бесед с ними получить кое-какие полезные сведения.

Оказалось, что англичане после наших первых бесплодных попыток атаковать Гибралтар достали со дна обломки одной из наших управляемых торпед (может быть, торпеду Бириндели) и построили точно такую же.

Обучение личного состава проводилось на корабле, находившемся обычно в Шотландии.

Военнопленные были очень удивлены совершенно неожиданной технической компетентностью офицера, ведущего допрос. Один «из английских офицеров даже спросил меня: «Откуда вы так хорошо знаете устройство этих средств и особенности их использования?» Я ответил ему, что командовал подводной лодкой, которая доставила экипажи итальянских управляемых торпед в Гибралтар и в Александрию. Англичанин

встал и попросил оказать ему честь, то есть разрешить пожать мне руку. Потом он мне рассказал, что в актовом зале их школы на стене висит репродукция снимка, взятого из итальянской иллюстрированной газеты, изображающего наших водителей, к которым они питают большое уважение, считая их своими учителями. Один из этих англичан, простой, добродушный с виду водолаз, питающий главным образом чисто спортивный интерес к подводному делу, настойчиво просил меня зачислить его в состав наших штурмовых средств и, как мне показалось, был очень огорчен отказом.

Англичане были тщательно подготовлены к тому, чтобы суметь скрыться, выйдя на сушу; каждая часть их одежды имела какой-нибудь секрет: пуговицами служили крошечные компасы; в складках брюк были спрятаны пилочки, чтобы распилить решетку тюрьмы, если случится туда попасть; в подкладках курток были зашиты географические карты, отпечатанные на шелке, с указанным на них маршрутом в Швейцарию; в карманах были итальянские деньги, сигареты и спички, сделанные на наших фабриках. Попытки английских штурмовых средств атаковать наши корабли были своеобразным проявлением духа спортивного соревнования, составляющего одну из самых приятных черт характера англичан.

С целью воспрепятствовать снабжению гарнизона Мальты и, в частности, для охоты за быстроходным крейсером «Вэлсмен», которому несколько раз удавалось безнаказанно доставлять на остров необходимые материалы, была организована база наших катеров на Пантеллерии. 21 октября 1942 года «Чефало» вышло из Специи, имея на борту три торпедных катера. Оно доставило их на Пантеллерию, а само стало выполнять роль плавучей базы. Отсюда по распоряжению высшего морского командования катера выходили ночью на перехват в Тунисский пролив. В группу водителей катеров, которой командовал Тодаро, только что вернувшийся с Черного моря, входили: офицеры де Куал, Унгарелли, Гаритта, Скардамалья и Минати; рулевые гардемарины Манотти, Фракассини и Патане; унтер-офицеры Тонисси, Барабино, Торриани, Вирджилио, Патрици, Пакурелло и Гуерчо. Отряд пополнили другими катерами, которые были доставлены на Сицилию, а затем своим ходом или на моторных баржах прибыли на Пантеллерию.

После высадки англо-американских войск в французской Северной Африке (11 ноября) и создания нового тунисского фронта «Чефало», погрузив в Трапани новые штурмовые средства, отправилось в Бизерту, сопровождая несколько катеров, шедших своим ходом от Сицилии до Туниса.

В Бизерте была создана новая база, находившаяся в подчинении командующего Тунисским военно-морским районом адмирала Бьянкери. Жизнь для нас там из-за постоянных воздушных бомбардировок была сплошным адом (противовоздушная оборона всей Бизерты состояла из одного пулемета «Чефало», а местные зенитные батареи, обслуживаемые французами, или не стреляли совсем, или умышленно открывали огонь с опозданием).

Проводились многочисленные выходы в море с целью патрулирования берегов, занятых противником. Частые встречи с его торпедными катерами, когда из-за разницы в вооружении нам приходилось отступать, а также почти непрекращающееся волнение на море сильно сдерживали неутомимую агрессивность Тодаро и подчиненных ему людей.

Порт Бон, бывший, по нашим сведениям, центром морских коммуникаций противника, решено было атаковать при помощи пловцов, доставленных на катерах. Так как расстояние не позволяло осуществить эту переброску непосредственно из Бизерты, решили устроить промежуточную базу на острове Ла-Галите, расположенном примерно на середине пути между Бизертой и Боном.

Тринадцатого декабря «Чефало» с экспедиционной группой пришло к острову Ла-Галите. В тот же вечер в море вышли два торпедных катера. Один из них, управляемый Тодаро и Барабино, вместо торпеды имел на борту трех пловцов (Кочеани, Джари, Мистрони), задачей которых являлось проникнуть в Бон; другой, управляемый Унгарелли, охранял его. Волнение на море сильно мешало выполнению задания. Прибыв к погруженному в темноту побережью, катера двинулись вдоль него, пытаясь найти порт. Напрасно они ожидали воздушной бомбардировки порта, которая должна была, как это планировалось, помочь им ориентироваться. Волнение на море все усиливалось, туман и дождь не давали возможности ориентироваться по предметам на берегу. Группа вынуждена была повернуть назад.

Утром 14 декабря оба катера вернулись на «Чефало». Экипажи бросились на койки, чтобы отдохнуть. В 8 час. 15 мин, самолеты обстреляли «Чефало»: одна пуля пробила настил и попала Тодаро в голову — он умер мгновенно. Так погиб на боевом посту Сальваторе Тодаро, командир надводного отряда 10-й флотилии МАС. Отважный офицер, уже награжденный в ходе войны крестом «За военные заслуги», двумя бронзовыми и тремя серебряными медалями «За храбрость», он был посмертно награжден золотой медалью «За храбрость».

«Чефало», получившее в результате пулеметного обстрела

многочисленные пробоины (самолеты также сбросили две небольшие бомбы, одна из которых разбив катер Тодаро), начало тонуть и вскоре легло на грун-Экипаж перебрался на остров Ла-Галите и попытался связаться по радио с базой в Бизерте при помощи местной радиостанции, которую обслуживал француз, но напрасно. Наконец это удалось сделать при помощи рации «Чефало». В тот же вечер из Бизерты пришел торпедный катер с водителями Калози и Буттаццони, после чего Унгарелли отправился доложить о случившемся адмиралу Бьянкери.

Тодаро был похоронен на острове Ла-Галите товарищами по оружию, любившими его как отца и брата; простой деревянный крест стоит на берегу моря там, где он спит вечным сном.

В это же время, а именно 15 декабря, в Бизерту прибыла из Альба Фьорита «колонна Джоббе» [43], которая под давлением наступающих английских войск прошла вдоль всего ливийского побережья. После смерти Тодаро капитан-лейтенант Козулич принял командование нашей оперативной базой в Тунисе.

Усилиями подводных пловцов «Чефало» подняли на поверхность и судно смогло вернуться на базу, а катера под командованием Козулича возобновили патрулирование с целью нарушить морские пути сообщения противника, движение по которым обычно осуществлялось по ночам. Однажды во время ночного налета английский самолет упал в море; де Куал и Скардамалья отправились на катере к месту паления. В плен был взят стрелок с самолета, некий Макдоннелл. Были также возобновлены попытки атаковать порт Бон. В них принимали участие штурмовые пловцы Страулино, Кочеани, Пачолла и Джари. В один из выходов, который имел место 6 апреля, сильное волнение на море, поднявшееся в тот момент, когда катера подошли к входу в порт, помешало спуску в воду пловцов и сильно затруднило возвращение катеров на базу. С потерей Туниса (8 мая 1943 года) наша база также была ликвидирована, катера оставили Бизерту последними вечером 9 мая. Четыре катера, совершив переход, 10-го числа пришли в Кальяри; другие отправились на Сицилию; один, управляемый Латане, оставшись без бензина, проделал последний отрезок пути под парусом.

Катера, вернувшиеся из Туниса, влились в дивизион Унгарелли, базировавшийся в Аугусте.

Этот дивизион тоже не оставался без дела, все время находясь на подступах к Мальте. В декабре 1942 года была предпринята попытка, используя 6 пловцов, переброшенных на 3 катерах, атаковать корабли в Ла-Валетта. Эта операция не имела успеха из-за задержек во время приближения к порту. Такая же операция, повторенная в апреле 1943 года, была сорвана

штормовой погодой на море.

Глава XVII
Фронт сужается. 10-я флотилия активизирует свои действия. Май — сентябрь 1943 года

Принимаю командование флотилией. Задачи расширяются. Гибралтар атакован с «Ольтерры». Угроза высадки. Сардиния или Сицилия? 10 июля все сомнения рассеялись. Дивизион катеров на Сицилии защищает остров. В Специи устроена ловушка для вражеских подводных лодок: операция Маталуно. Золотая медаль «За храбрость» на знамени 10-й флотилии. Штурмовые пловцы в испанских портах. Операции Феррaро в Турции. Подводная лодка «Амбра» в Сиракузах. 25 июля. Новые действия «Дивизиона Большой Медведицы». Поездка в Калабрию. Две предстоящие операции. 8 сентября.

Первого мая 1943 года капитан 2-го ранга Форца оставил командование 10-й флотилией MAC в связи с его назначением на один из кораблей; вместо него назначили меня.

Наша флотилия превратилась в крупную боевую часть со специфической организацией и особыми задачами. В то время в ней были сосредоточены все средства для наступательных действий военно-морского флота (исключая подводные лодки, катера-охотники и торпедные катера), так как крупные корабли перед лицом растущего превосходства противника на море и в воздухе были заняты выполнением задач чисто оборонительного характера.

Военное счастье изменило нам на всех фронтах. После того как в России, стране с огромными просторами и суровым климатом, была сломлена наступательная мощь немецкой военной машины, основная масса американской продукции и вооружения обрушилась на Италию с моря и с воздуха. Когда Италия потеряла Абиссинию и владения в Северной Африке, а

господство на Средиземном море и в воздухе окончательно перешло к противнику, мы стали осажденной страной, со всех сторон окруженной врагом, который с неба сеял на наши города разрушение и смерть. Наш военно-морской флот, действовавший в начале войны с базы в Таранто, под нажимом авиации противника перемещался к северу и к этому времени дислоцировался частично в Специи, а частично в Генуе. Эта дислокация носила характер вынужденной «консервации», так как нехватка нефти и отсутствие самолетов, которые могли бы прикрывать корабли с воздуха, препятствовали участию флота в военных действиях.

На долю 10-й флотилии выпала задача — развернуть активные боевые действия, подсказанные сложившейся обстановкой, а именно — действия небольших по размерам кораблей, постройка которых отнимала очень мало времени, а расход горючего был ничтожно мал. Успех таких кораблей определялся не их боевой мощью, а изобретательностью, смелостью, инициативой и непреклонной волей личного состава.

В то время как наши вооруженные силы были вынуждены отступать на всех фронтах, распадаясь под сокрушительными ударами внешних врагов и из-за коварных действий тех, чья заговорщическая деятельность подрывала мощь страны изнутри, 10-я флотилия МАС с неиссякаемой и все растущей энергией увеличивала свою активность и распространяла свои действия на все более отдаленные районы, упорно отыскивая врага и нападая на него повсюду, где только представлялся удобный случай.

В период с мая по сентябрь 1943 года атаки, проведенные добровольцами 10-й флотилии, следовали одна за другой во всех частях Средиземного моря, После славной, но неудачной операции группы Визинтини в декабре 1942 года организационная сторона дела с честью выдержала трудное испытание: у противника не возникло никаких подозрений, когда с «Ольтерры» бесследно исчезли Визинтини, Магро, Леоне, Маниско и Варини, погибшие или захваченные и плен.

Работа на судне продолжалась. «Дивизион Большой Медведицы» был восстановлен. Капитан 3-го ранга Эрнесто Нотари являлся командиром группы. На «Ольтерру» прибыли: сержант водолаз Арно Лаццари, старший лейтенант Камилло Тадини с водолазом Сальваторе Маттера и старший лейтенант службы морского вооружения Витторио Челла (единственный человек, вернувшийся из операции 8 декабря) с водолазом Эузебио Монталенти. Нотари, старый морской волк, был моим учеником, когда еще в 1933 году на спасательном судне «Титан» я руководил водолазными курсами и курсами глубоководного

спуска. Ему в то время удалось достигнуть в стальном скафандре глубины 150 м, побив тем самым тогдашний мировой рекорд. Он добровольно поступил в нашу школу в Серкио и проходил там курс обучения на отделении водителей управляемых торпед.

Серьезный, молчаливый, исключительно крепкого «водолазного» телосложения, он принадлежал к числу «молодых», призванных заменить своих отважных предшественников, хотя уже и вышел из того возраста, который считался лучшим для нашей службы.

Вслед за водителями прибыли управляемые торпеды. Они были доставлены на «Ольтерру» точно таким же способом, как и раньше: снова на судно прибывали котельные трубы, моторы, части машин. Все это, как и прежде, подвергалось тщательному контролю со стороны испанских таможенных служащих, но никто из них не догадывался об истинном назначении этих материалов.

Мастерская на борту снова возобновила свою работу: в короткое время были собраны три управляемые торпеды, резервные находились еще в процессе сборки.

Опыт операции 8 декабря убедил нас в необходимости оставить мысль о проникновении в Гибралтарский порт: слишком сильна была его охрана.

Мы решили перенести наши атаки на суда, которые во все возрастающем количестве бросали якоря на рейде. Они являлись более доступными целями, так как находились ближе к нам и охранялись не так тщательно (хотя противник и начал работы по устройству подводного сетевого заграждения вокруг зоны, предназначенной для стоянки конвоев). Уничтожение этих кораблей было чрезвычайно важным делом, так как в то время основная задача состояла в том, чтобы нарушить, насколько возможно, снабжение частей противника, сражавшихся с остатками нашей армии в Тунисе и теперь, вероятно, готовившихся к высадке на один из наших больших островов — Сицилию или Сардинию.

В ночь на 8 мая 1943 года, воспользовавшись темнотой и штормовой погодой, мешавшей противнику пользоваться гидрофонами и вести визуальное наблюдение, Нотари, Тадини и Челла со своими водолазами вышли на торпедах в море через отверстие в борту «Ольтерры».

Управляемые торпеды, так же как и в алжирской операции, были снабжены зарядными отделениями, разделенными на две части, поэтому каждый экипаж должен был атаковать два корабля. Объекты нападения были выбраны Нотари среди судов, наиболее удаленных от Альхесираса и, следовательно, расположенных ближе к Гибралтару. Это, правда, увеличивало

продолжительность плавания, однако должно было ввести противника в заблуждение относительно появления в бухте управляемых торпед и отмести всякие подозрения от «Ольтерры».

В ходе этой операции водители торпед встретили большие трудности, связанные как с чрезвычайно активными действиями сторожевых катеров, во всех направлениях прочесывавших рейд, так и с сильными течениями, вызванными штормом. Им по многу раз приходилось повторять свои атаки (в частности, Тадини — 6 раз) и прибегать к различным уловкам, чтобы удержаться под корпусом судна в течение времени, необходимого для прикрепления заряда, борясь с течением, стремившимся увлечь их прочь от объекта. Таким образом, в результате нечеловеческих усилий трем экипажам, избежав подстерегающей их каждую минуту опасности, удалось минировать по одному кораблю. Затем со своими торпедами они вернулись на «Ольтерру», проникнув через потайное отверстие, и снова приняли вид моряков торгового флота. С праздным и рассеянным видом они вышли на палубу, однако каждый уголком глаза внимательно следил за минированным им кораблем, уже различимым в свете начинающегося утра, ожидая дальнейших событий. Сколько раз они посмотрели на часы за эти несколько минут? И вот с обычной точностью наших взрывателей с часовым механизмом один за другим раздались три взрыва, подбросивших три груженых корабля в воздух: «Пэт Харрисон» (7 тыс. т) и «Махсуп» (7500 т) легли на грунт, не затонув полностью лишь из-за малой глубины; а «Камерата» (4875 т) исчез под водой.

Визинтини был отомщен: «Дивизион Большой Медведицы», созданию которого он так много отдал, добился своего первого успеха:

Ночью наши агенты разбросали по северному берегу бухты резиновые костюмы. Как мы и предполагали, они на следующее же утро были обнаружены испанцами и ввели англичан в заблуждение. «У нас не было никаких доказательств, — писал Голдсуорси, — что «Ольтерра» была замешана в эту историю. Из резиденции английского морского командования в Гибралтаре можно было невооруженным глазом видеть надстройки «Ольтерры», возвышающиеся над внешним молом Альхесираса. Возможность, что «Ольтерра» в какой-то степени связана с атаками управляемых торпед, была допустима, однако никогда не было заметно ничего такого, что могло бы пролить свет на ее истинную роль».

Это было результатом технического совершенства, принятых мер предосторожности, непрерывного самоконтроля и постоянной маскировки. Почти год 10-я флотилия с «Ольтерры»

угрожала Гибралтару, и вот наконец были достигнуты первые результаты. Несмотря на все старания англичан, им так и не удалось установить подлинную причину гибели судов. Их состояние можно было сравнить с состоянием человека, который, запершись в собственном доме и забаррикадировавшись в своей комнате, по ночам просыпается от выстрелов, раздающихся неизвестно откуда и наносящих ему каждый раз новые, правда, пока не опасные раны. Эти выстрелы сводят его с ума от ярости, потому что он не может обнаружить, где спрятался его противник, и от ужаса, что рано или поздно этот таинственный и неуловимый враг нанесет ему опасную рану, поразив какой-либо жизненно важный орган (военные корабли).

С отступлением из Туниса (май 1913 года) фронт приблизился к Италии, надо было принимать меры к ее обороне. 10-й флотилии МАС поручили организовать подвижную оборону побережья Сицилии и Сардинии. В то время никто толком не знал, на какой из этих островов хлынет волна завоевателей.

Наши подводные средства дислоцировались в соответствии с новой обстановкой. На Сицилии усилили дивизион Унгарелли, уже много времени находившийся в Аугусте.

На Сардинии создали три оперативные базы: одна группа катеров находилась в Карлофорте, а другая — в Боза Марина с задачей атаковать десантные суда противника в случае их приближения. Ленци командовал отрядом катеров в целом, де Куал и Массарини были назначены командирами групп. На обратном пути после доставки катеров на Сардинию судно «Сольола» было потоплено артиллерийским огнем подводной лодки противника; оно было заменено «Пегасом».

Третья база специального назначения была создана в порту Кальяри; ее подготовка проводилась особенно тщательно.

Группа пловцов под командованием лейтенанта Фаравелли получила задание — втайне от местных гражданских и военных властей устроить своего рода пещеру в гряде, составляющей западный мол порта. Здесь был организован склад продовольствия, снаряжения, взрывчатых веществ: их количества было достаточно для многочисленных диверсий. План был таков: если противник высадится в Кальяри, наша группа, воспользовавшись заранее подготовленным убежищем, «исчезнет с лица земли». В то время как горстка пловцов, укрывшись в пещере, устроенной в молу, будет время от времени совершать нападения на корабли противника при помощи «Миньятте» и «Баулетти», другая группа должна будет выбрать наиболее благоприятный момент (скопление большого количества судов в порту и ценных грузов), чтобы взорвать нефтехранилища и

вызвать пожар в порту. Подготовка этой операции, которая требовала много времени и напряженной работы, была поручена командиру группы пловцов 10-й флотилии, по фамилии Волк, — офицеру, обладавшему исключительными организаторскими способностями и пользующемуся непререкаемым авторитетом у подчиненных.

Десятого июля все сомнения относительно места высадки исчезли: враг высадился на Сицилии.

База в Кальяри была расформирована, тогда как базы катеров под командованием де Куала и Массарини остались на местах, так как существовало мнение, что следующим объектом нападения противника будет Сардиния.

На Сицилии дивизион Унгарелли находился в процессе реорганизации, так как в него влились катера, вернувшиеся из Туниса (сам Унгарелли прибыл в Аугусту 9 июля из Специи с автоколонной, доставившей торпеды и запасные части, необходимые, чтобы снова пустить в ход штурмовые средства, участвовавшие в предыдущих боевых действиях). В результате спешной эвакуации Аугусты, подвергшейся нападению с суши, дивизион был вынужден отойти и перебазироваться на остров Белла у Маццаро, близ Таормины.

С этой новой базы катера много раз ходили к Сиракузам, Аугусте, Катании, по мере того как эти порты попадали в руки англичан, нападая на вражеские конвои. Командование 10-й флотилии прислало подкрепление — новые штурмовые средства и личный состав: с Сардинии прибыл Ленци, принявший командование всей группой катеров на Сицилии.

Часто происходили столкновения с кораблями противника. Однажды утром два английских крейсера и четыре миноносца подошли к берегу на расстояние 2 тыс. м и начали артиллерийский обстрел виадука Сан-Августина на дороге Таормина — Мессина. Внезапного появления нашего катера (Ленци — Барабино) было достаточно, чтобы заставить корабли противника отойти, прикрывшись дымовой завесой [44].

В это же время выполнялись задания по заброске в тыл противника диверсионных групп. В частности, Унгарелли, Ленци и Фракассини высадили группу диверсантов на мысе Сан-Кроче; выполнив задание, она пересекла линию фронта и вернулась на базу. Другая группа, также высаженная нашими катерами, через несколько дней вернулась в Калабрию, переправившись через Мессинский пролив на надувных лодках. К сожалению, судьба Сицилии не могла зависеть от наших маленьких штурмовых средств и от отваги их рулевых: под давлением наступающего противника катера отошли в Мессину.

Когда противник приблизился к Мессине, катер MTSM-262 под управлением Ленци и Барабино был последним итальянским кораблем, который покинул Сицилию, направляясь к берегам Калабрии, где сразу же с неиссякаемым упорством была создана новая база штурмовых средств, чтобы организовать сопротивление дальнейшему наступлению противника.

В Специи, как, впрочем, и в других крупных военно-морских базах, была организована внешняя служба воздушного наблюдения; ее несли снабженные звукоулавливателями небольшие суда, расположенные полукругом милях в двадцати перед портом. Они имели задачу своевременно сообщать на базу, где стояли наши крейсера, о приближении самолетов противника.

С некоторого времени эти суденышки стали подвергаться нападению подводных лодок противника, которые, всплывая недалеко от них, без всякого риска для себя расстреливали их из орудий.

Командование военно-морского округа Специи предложило нам отыскать способ защиты этих судов, выполнявших нужное и полезное дело.

Для подводных лодок противника была устроена ловушка. Теперь на буксире у некоторых судов службы воздушного наблюдения находились наши торпедные катера, замаскированные под безобидные шлюпки. В катерах день и ночь дежурили экипажи, готовые атаковать подводную лодку, как только она появится. Дни за днями проходили в долгом, томительном ожидании; это длилось целыми неделями. Торпедные катера сменялись через 48 час. Наконец терпение было вознаграждено: с катера, которым командовал лейтенант Маталуно, была обнаружена подводная лодка, внезапно всплывшая поблизости. Не колеблясь ни секунды, Маталуно, сбросив маскировочный тент, отдал буксир, запустил моторы и поднял военно-морской флаг. Затем он вышел в атаку и выпустил торпеду. Однако подводная лодка, вовремя заметив опасность, скрылась под водой. Была объявлена тревога, из Специи прибыли противолодочные суда и начали систематическую охоту за подводной лодкой, но, как это часто бывает, результаты ее остались неизвестными.

Если эта операция и не имела положительных результатов, она заставила противника быть осторожнее. Атаки подводными лодками судов, несущих службу воздушного наблюдения, больше не возобновлялись, и они могли спокойно заниматься своим скромным, но очень важным делом.

10 июня 1943 года, в день военно-морского флота, знамя 10-й флотилии МАС было украшено золотой медалью «За храбрость».

В приказе говорилось:

«Прямая наследница славы храбрецов, которые своими действиями во вражеских портах в годы первой мировой войны удивили весь мир и обеспечили итальянскому военно-морскому флоту абсолютное первенство в этой области, 10-я флотилия МАС показала, что семена, некогда брошенные героями, принесли достойные плоды. В ходе многочисленных беспримерных по своему мужеству операций смельчаки 10-й флотилии, презирая опасность и преодолевая препятствия, воздвигнутые на их пути природой и современной системой охраны и обороны портов, сумели настигнуть врага, укрывшегося в своих самых надежных военно-морских базах, потопив два линейных корабля, два крейсера, один эскадренный миноносец и большое количество торговых судов общим водоизмещением свыше 100 тыс. т.

Героическая 10-я флотилия МАС верна своему лозунгу: «За короля, за честь знамени!»

Тем временем в портах некоторых нейтральных стран, куда заходили вражеские суда, создавались небольшие группы наших боевых пловцов, которые различными способами (скрываясь от хозяев и вражеских шпионов) действовали по ночам, когда представлялся подходящий случай, прикрепляя заряды взрывчатых веществ к подводной части кораблей противника, Одна из таких баз была организована на итальянском судне «Гаэта», интернированном в порту «Уэльва». Группа из трех человек под командованием храброго унтер-офицера Вианелло обосновалась на борту под видом членов экипажа. Много неприятностей доставили этой группе английские агенты, осуществлявшие наблюдение за этим портом ввиду его важности; здесь производилась погрузка железной и медной руды из Рио-Тино. Было минировано несколько судов, но результаты этих действий остались неизвестными. Наверняка было известно только то, что каждый корабль, прибывающий в Гибралтар из испанских портов, подвергался самому тщательному осмотру водолазами службы безопасности и что по крайней мере одно минированное судно было ими вовремя избавлено от зарядов.

Проводилась подготовка к организации таких баз в Малаге и Барселоне, в Лисабоне и Опорто. На их деятельности я не буду останавливаться, так как ее начало совпадает с сентябрьскими событиями.

Но секретная операция старшего лейтенанта Феррaро, одна из самых блестящих, осуществленных во время войны, заслуживает того, чтобы о ней рассказать подробно.

Согласно имевшимся в нашем распоряжении разведывательным данным, в турецких портах Мерсин и

Александретта наблюдалось оживленное движение судов противника. Там происходила погрузка хромовой руды, сырья, столь необходимого для военной промышленности. При участии службы секретной информации военно-морского флота была разработана операция с целью нарушить движение судов в этом районе, где до сего времени все было спокойно.

Принимая во внимание гидрографические особенности порта Александретта, открытый рейд, на котором корабли должны были становиться на якорь в 2–3 км от берега (руда доставлялась к судам на баржах), наиболее подходящим оружием для нападения были признаны «Баулетти», доставляемые к объекту атаки пловцами.

Выполнение этой операции было поручено одному из самых опытных пловцов 10-й флотилии — старшему лейтенанту Луиджи Феррaро. Благодаря стараниям специалистов наш пловец был замаскирован под служащего министерства иностранных дел, направляемого в итальянское вице-консульство, расположенное в Александретте. Необходимо было создать условия, которые позволили бы ему пересечь границы половины европейских государств, не вызвав ни у кого, а особенно у турок, столь ревниво оберегавших свой нейтралитет, никаких подозрений. Затем надо было снабдить этого человека документами, оправдывавшими его пребывание в аппарате итальянского вице-консула в Александретте, который, принимая во внимание его официальное положение, не должен был быть замешан в эту историю.

Чтобы раздобыть необходимые документы — служебный паспорт, рекомендательное письмо к консулу, свидетельство о дипломатической неприкосновенности багажа, не подлежащего таможенным досмотрам, — надо было официально обратиться в министерство иностранных дел. Однако по некоторым соображениям, в первую очередь из-за опасности разглашения тайны, мы решили действовать другим путем. В правительственных учреждениях в то время уже ощущалось чувство неверия и безнадежности, что порождало атмосферу скрытого пораженчества, которое плохо вязалось с нашими планами. Кроме того, министерство иностранных дел, с которым мы и прежде вели подобного рода переговоры, оказывая нам содействие, обращало наше внимание на тот факт, что использование мнимых дипломатов дискредитирует весь дипломатический корпус и поэтому даже те, которые по закону пользуются дипломатической неприкосновенностью, могут лишиться доверия из-за таких злоупотреблений.

Но из всякого положения можно найти выход: один наш

младший офицер был знаком с одной смелой и расторопной машинисткой из министерства иностранных дел. Учитывая высокие патриотические цели предприятия, ему не составило большого труда убедить ее помочь нам. Так мы достали паспорт, бланки и даже печать министерства (которую мы, использовав, тотчас же вернули).

В первых числах июля 1943 года консульский служащий Луиджи Феррaро, элегантный молодой человек с непринужденными манерами, снабженный соответствующими документами, представился итальянскому консулу в Александретте маркизу Иньяцию ди Санфеличе (который, не будучи заранее уведомленным, его не ожидал) и вручил письмо за подписью министра иностранных дел. В письме было сказано, что Луиджи Феррaро временно направляется в консульство для выполнения особого задания министерства. Господина консула просили оказывать ему в этом всяческое содействие.

С собой Феррaро привез четыре довольно тяжелых чемодана, не подлежащих таможенным досмотрам, как дипломатический багаж.

Он сразу же сдружился с секретарем консульства Джованни Роккарди, в действительности офицером секретной службы военно-морского флота.

Именно Роккарди, долгое время находившийся в Александретте и хорошо знавший здешнюю обстановку и окружение, сообщил в министерство о возможности проведения действий против вражеских судов в этом районе. Он был вдохновителем этой операции и незаменимым помощником Феррaро в части ее организации и осуществления.

Роккарди писал об обстановке в Александретте:

«Приезд Феррaро если и сделал эту операцию возможной с точки зрения технической, то нисколько не упростил организационной стороны дела, ибо теперь речь шла о том, чтобы без особого шума ввести в наше общество (чрезвычайно падкое до всякого рода сплетен) новое лицо. Действовать приходилось в небольшом пограничном городке, где с живейшим интересом следили за интригами, которые плели шесть консульств: американское, английское, французское, греческое, немецкое и итальянское. Александретта насчитывала 12 тысяч жителей, главным образом арабов. Население города не питало к нам особой вражды и, может быть, даже было нашим потенциальным союзником. Однако оно было покорно туркам и испытывало сильное влияние вражеской пропаганды, находившей благоприятную почву среди греков и евреев, относившихся к нам чрезвычайно враждебно и в большей своей части являвшихся

добровольными английскими шпионами. Англичане благодаря их участию в постройке порта, осуществлявшейся английскими специалистами и на английские средства, и в строительстве дороги Александретта — Адана практически держали в своих руках все местные органы власти. Американское же влияние в ту пору еще только начинало давать о себе знать.

К этому следует добавить, что ограничения, действовавшие в Турции во время войны, были особенно строгими в Хатае, районе, население которого подозревалось в антитурецких настроениях, а отсюда — проверки документов под всевозможными предлогами, запрещение охоты и рыбной ловли для иностранцев и т, п.

Мне удалось все устроить довольно удачно, и наша работа проходила буквально под носом у агентов Интеллидженс сервис, которым было поручено следить за итальянскими подданными и, я думаю, особенно за нами, несмотря на наш самый невинный вид. Моя задача была во многом облегчена общительным и искренним характером Феррaро, отметавшим всякое подозрение о темных заговорщических планах» [45].

Через несколько дней после приезда Феррaро в Александретту Роккарди ввел его в светские и дипломатические круги города. Феррaро стал каждое утро бывать на пляже (и все скоро убедились, что он не умеет плавать). Вечера он проводил на террасе кафе, расположенного на пляже (рис. 8), танцевал, пил и беззаботно проводил время, как это и полагалось делать на его месте всякому молодому дипломату. Его любимым занятием были спортивные игры, особенно он пристрастился к игре в шары (воссе). Каждый вечер из ящика, заранее принесенного из консульства, на виду у всех извлекался необходимый для игры инвентарь. С наступлением сумерек игра заканчивалась, а ящик ставился в купальную кабину консула.

Вечером 30 июня, когда любопытство, вызванное прибытием нового лица, утихло, а наблюдение английских агентов, старательных, но не особенно прозорливых, ослабло, Феррaро и Роккарди задержались на пляже дольше обычного. Увлекательная партия в шары заставила их забыть о том, что время уже позднее. Когда они остались одни, Феррaро вошел в купальную кабину и принялся рыться в ящике со спортивным инвентарем. Через некоторое время он вышел одетый в черный резиновый костюм, на, ногах ласты, а на лице — маска (респиратор). На поясе у него были подвешены два странных, видимо, тяжелых предмета. На голове прикреплен пучок водорослей. Странно вел себя этот дипломат на пляже!

Человек в черном костюме осторожно приблизился к морю, вошел в воду и тотчас же, без единого звука бесследно исчез во

мраке ночи. Проплыв 2300 м, он оказался вблизи греческого судна «Орион» (7 тыс. т), груженного хромом. Вот он выполнил маневр, который много раз повторял на тренировочных занятиях: под лучами прожекторов, на глазах у вахтенных, он потихоньку приблизился к судну, стараясь держаться в тени барж, стоящих у борта, включил кислородный прибор и бесшумно погрузился. Двигаясь под водой вдоль корпуса корабля, он отыскал боковой киль и, отцепив от пояса подрывные заряды, прикрепил их зажимами к килю. Потом он выдернул предохранительную чеку и возвратился на поверхность. Все это проделано за несколько минут. Так же осторожно он удалился. В 4 часа утра Феррaро возвратился в консульство.

Через 6 дней «Орион», закончив погрузку, вышел в море, но ему не удалось уйти далеко; в сирийских водах под корпусом тяжело груженного судна произошел взрыв, и оно быстро пошло ко дну. Спасшиеся моряки, которых поместили в госпиталь в Александретте, утверждали, что «Орион» был торпедирован.

Из находящегося неподалеку от Александретты порта Мерсин 8 июля сообщили, что там стоит на якоре судно «Кайтуна» водоизмещением 10 тыс. т. Девятого июля Роккарди и Феррaро отправились в Мерсин, захватив с собой чемодан. В тот же вечер они искупались в море, а на другой день возвратились в Александретту, где никто не заметил их отсутствия. «Кайтуна» вышла в море из порта только 19 июля. Из двух прикрепленных зарядов взорвался один. Чтобы не утонуть, судно вынуждено было выброситься на мель у берегов Кипра. Здесь англичане обнаружили на корпусе судна адскую машину, которая не сработала. Обнаружили, но слишком поздно! Феррaро успел минировать еще два корабля и скрылся, не оставив никаких следов.

30 июля Феррaро и Роккарди снова в Мерсине: «Я ознакомился с расположением объекта и в 22 часа, надев в помещении консульства почти все снаряжение, а сверху накинув халат, спустился вместе с Роккарди на пляж. Роккарди помог мне нести «Бауллети» и закончить процедуру одевания. В 22 часа 45 мин, я вошел в воду и, покрыв за 2 часа расстояние 4 тыс. м, достиг объекта атаки» [46].

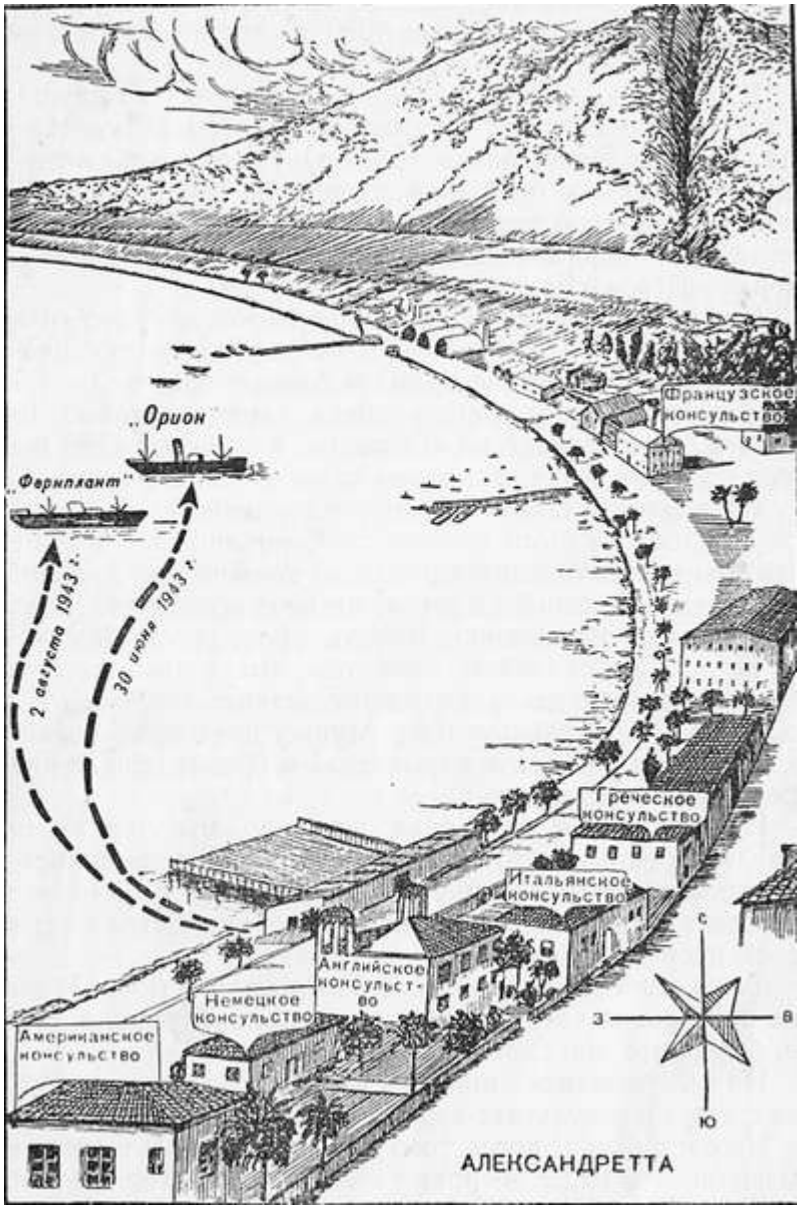

Рис. 8.

В 4 часа Феррaро был уже снова на суше и через несколько часов вернулся в Александретту. Но кораблю «Сисилиен принс» (5 тыс. т) удалось избежать гибели, так как его отплытие задержали, чтобы произвести осмотр подводной части, как это практиковалось на всех английских кораблях в Турции после обнаружения невзорвавшегося «Баулетти» на «Кайтуне».

Менее счастливым оказалось норвежское судно «Фернплант» (7 тыс. т), находившееся на службе у англичан и стоявшее под погрузкой хрома в Александретте. Второго августа Феррaро

прикрепил к его корпусу заряд, подобно тому как это было сделано на «Орионе». Четвертого августа судно покинуло порт, но через несколько часов снова вернулось.

«Легко представить себе наше волнение из-за того, что вот-вот должно было произойти. Смирившись с неизбежным, мы ожидали взрыва, который должен был произойти в полночь. Час взрыва настал, мы не спускаем глаз с цели, но, к нашему удивлению, минуты проходят и ничего не случается. Успокаиваем себя тем, что только через несколько часов хода судно может развить скорость, необходимую, чтобы раскрутить вертушку предохранительного механизма и поставить взрыватель в боевое положение, и прекращаем наблюдение.

На следующее утро, едва рассвело, мы бросаемся к окну, уверенные, что увидим судно накренившимся и сидящим на мели где-нибудь поблизости. Вместо этого убеждаемся, что оно в полном порядке находится на месте своей якорной стоянки.

Только в 18 час. 5 августа оно вышло в море. В течение нескольких часов мы нет-нет да и поглядывали на море, боясь, что оно снова явится в порт!»

Но «Фернплант» никогда уже не вернулось в Александретту: в результате взрыва оно пошло ко дну.

Через три дня, после того как были использованы все имеющиеся заряды, Феррaро «внезапно ощутил жестокий приступ малярии» и был немедленно отправлен на родину; о его настоящей деятельности не осталось никаких следов. В течение одного месяца Роккарди и Феррaро, работая в тесном сотрудничестве, потопили два груженных хромом судна и повредили третье (общим водоизмещением 24 тыс. т).

Вскоре после высадки англо-американских войск на Сицилии было организовано нападение на корабли противника в порту Сиракузы.

Операцию осуществляла подводная лодка «Амбра» под командованием капитан-лейтенанта Феррини, так как прежнего ее командира Арилло направили в Данциг, на одну из немецких подводных лодок нового типа, которые Германия передала Италии.

В цилиндрах подводной лодки «Амбра» вместо управляемых торпед были размещены три взрывающихся катера MTR, обладавших большей скоростью и автономностью, чем торпеды. Рулевыми катеров были назначены: капитан-лейтенант Гарутти и унтер-офицеры Тонисси, Гуерчо и Дерин.

В ночь на 25 июля после восемнадцатичасового подводного плавания вдоль берегов Сицилии «Амбра» приблизилась к порту Сиракузы на расстояние нескольких миль.

Когда лодка всплыла, чтобы уточнить свое местоположение, она была сразу же обнаружена радиолокаторами ночных самолетов, несущих охрану этого района. Последовала ожесточенная атака глубинными бомбами. Только уйдя на большую глубину, лодке удалось спастись от гибели, но она все же получила серьезные повреждения. Взрывами деформировало крышки цилиндров, в которых находились катера, что сделало невозможным их извлечение. Подводная лодка была вынуждена отказаться от дальнейших действий. Только благодаря опытности командира и мужеству экипажа она, имея на борту раненых, смогла прийти в Неаполь.

Двадцать пятого июля нам было официально объявлено, что «его величество король принял отставку главы правительства Бенито Муссолини и назначил вместо него премьер-министром маршала Италии Пьетро Бадольо».

Король приказал: «В этот торжественный час, когда решаются судьбы родины, пусть каждый снова займет свое место в строю». Новый глава правительства Пьетро Бадольо провозглашал; «Война продолжается! Несмотря на полученные тяжелые удары, захваченные провинции, разрушенные города, Италия, хранительница своих тысячелетних традиций, остается верна своему слову».

В ночь с 3 на 4 августа «Дивизион Большой Медведицы» под командованием все того же Нотари и в том же составе, что и в предыдущей операции, снова атаковал суда конвоя на рейде Гибралтара. Спокойное море и сильное течение воды создавали определенные трудности, которые надо было преодолеть. Вот как Голдсуорси, служивший тогда в Гибралтаре, описывает ход этой операции. На этот раз мы проследим за ней глазами противника:

«…Были использованы три управляемые торпеды. Нотари сделал большой крюк, держась у испанских берегов, чтобы избежать лучей прожекторов. Подходя к объекту атаки, американскому судну «Харрисон грэй Отис» (типа «Либерти») водоизмещением 7 тыс. т, он наткнулся на новое незнакомое препятствие: колючую проволоку. Погрузившись и пройдя под препятствием, он приблизился к корпусу судна. С ним находился водолаз Джанноли, не имевший достаточного опыта в обращении с управляемыми торпедами. План действий был такой же, как и всегда, — подвесить зарядное отделение торпеды на тонком тросе, соединяющем оба боковых киля, но Джанноли обронил трос и им пришлось прикрепить заряд непосредственно к килю. Когда эта работа уже подходила к концу, торпеда начала подниматься, угрожая всплыть на поверхность. Нотари слишком резко стравил воздух, и торпеда, потеряв управление, камнем

пошла ко дну. Нотари, выбиваясь из сил, старался привести в действие механизм управления торпеды. Глубина достигла 34 м; она в 3 раза превышала нормальную: легкие готовы лопнуть, голова разрывается на части. Вдруг так же внезапно, как торпеда пошла ко дну, она начала быстро подниматься. Нотари уже решил, что ой или сломает себе шею о корпус корабля, или в клочья изорвет костюм о колючую проволоку. Но вместо этого он пробкой выскочил из воды на расстоянии одного метра от борта корабля. В полусознательном состоянии, не способный ни действовать, ни думать, он грудью лег на торпеду, прикрыв светящиеся циферблаты приборов, ожидая окриков и выстрелов. Но все было спокойно. Постепенно он окончательно пришел в себя. Джанноли исчез. Мотор торпеды мог работать только на самых больших оборотах. Идти под водой на такой большой скорости было невозможно. Оставалось одно — пройти полным ходом в надводном положении 4 мили, каждую минуту ожидая, что ярко светящийся след привлечет внимание одного из сторожевых катеров.

Его догнала стая дельфинов и, резвясь вокруг него, на всем протяжении пути до Альхесираса прекрасно маскировала его след. Совершив большой обход, чтобы не быть замеченным испанским часовым, он добрался до «Ольтерры» (см, рис. 3).

Между тем Джанноли, сброшенный со своего места, во время внезапного погружения торпеды всплыл с другой стороны корабля и решил, что Нотари утонул…

Он подплыл к корме, сиял кислородный прибор и резиновый костюм и в течение двух часов дрожал от холода в своем шерстяном комбинезоне, уцепившись за руль судна. Когда, по его расчетам, другие экипажи уже должны были вернуться на «Ольтерру» и до взрыва заряда, который он сам укрепил под кораблем, оставалось мало времени, он поплыл вдоль борта и позвал на помощь.

Его подняли на борт и сразу же сообщили об этом военно-морскому командованию. Патрульный катер с дежурным водолазом был немедленно послан к «Харрисон Грэй отис», чтобы забрать пленного и произвести осмотр судна.

Когда Джанноли был переведен на катер, а старшина водолаз Белл из отряда службы безопасности только-только собирался спуститься под воду, произошел взрыв, образовав громадную пробоину в машинном отделении. Осколок металла, пробив обшивку корпуса судна, убил матроса, охранявшего Джанноли. Белл, чудом избежавший смерти, через час уже осматривал другие суда. Через несколько минут после взрыва на «Харрисон Грэй отис» взорвался заряд, укрепленный гардемарином Челла

под корпусом норвежского танкера «Торшовди» грузоподъемностью 10 тыс. т. Разлившуюся нефть течение разнесло по всей бухте. Третий заряд серьезно повредил английское судно «Стэнридж» (6 тыс. т). Все суда затонули» [39].

Таким образом, 10-я флотилия записала в свой актив еще 23 тыс. т.

В первых числах августа адмирал де Куртен, министр военно-морского флота в новом правительстве Бадольо, прибыл в Специю и посетил 10-ю флотилию.

Его сопровождали, кроме обычной свиты, адмирал Вариоли Пьяцца, начальник штаба инспекции МАС, горячий сторонник и защитник всех наших начинаний.

Проинспектировав подразделения, адмирал де Куртен обратился к личному составу флотилии с пламенным призывом сражаться до последней капли крови.

В августе противником была завершена оккупация Сицилии, и дивизион катеров последним оставил Мессину и отошел к Калабрии. Я решил отправиться в район военных действий, чтобы организовать там базу штурмовых средств с целью помешать попыткам врага высадиться на континенте. Я выехал из Специи на автомашине повышенной проходимости. Меня сопровождали старший лейтенант Элло Скардамалья и мой верный ординарец Пьетро Кардиа. Мы были единственными, кто направлялся на юг, южнее Неаполя, на Калабрийское побережье; нам то и дело попадались остатки итало-немецких войск, оставивших Сицилию и теперь отступавших на север. Но какой контраст! Немцы отходили в полном порядке, сохранив всю военную технику и автомашины, двигаясь стройными колоннами с офицерским составом впереди. Немецкие солдаты были хорошо обмундированы, умыты, выбриты. Все это больше напоминало парад, чем отступление. А итальянские солдаты, одетые в серо-зеленые лохмотья, брели в беспорядке, многие босиком, бледные, небритые, без офицеров, без руководства, без цели.

«Куда ты идешь?» — спросил я у одного моряка, встретившегося мне у Баньяра Калабра. — «В Турин, к моей невесте». — «Откуда?» — «Из Палермо». — «Кто тебе разрешил?» Он посмотрел на меня с недоумением.

Так перед моими глазами развертывалась печальная картина разложения армии, и мне стало ясно, почему Сицилия, которая должна была бы представлять для противника непреодолимое препятствие, была нами потеряна немногим более чем за месяц.

Атмосфера поражения и предательства царила повсюду. Однажды вечером мне случилось быть в штабе батальона береговой обороны в районе Агрополя и заночевать там. Во время

беседы майор, командир батальона, имени которого я, к сожалению, не запомнил, а следовало бы его назвать, чтобы покрыть вечным позором, громко сказал мне в присутствии своих офицеров: «Я жду не дождусь, когда объявят тревогу по случаю высадки противника: я все предусмотрел, чтобы мой батальон сдался в плен без единого выстрела. Тогда по крайней мере я смогу попасть домой».

Вот как этот «доблестный» офицер рассчитывал выполнить свой долг!

В полевом госпитале в Полисене я отыскал Ленци, которому осколком бомбы пробило легкое как раз в тот момент, когда он, прибыв со своим катером из Сицилии, выходил на берег. Так как существовала постоянная угроза, что противник форсирует Мессинский пролив, я позаботился о том, чтобы Ленци был отправлен в безопасное место на север, как только позволило состояние его здоровья.

Взвесив все обстоятельства и убедившись, что возможность высадки противника в Калабрии исключена, я обратил внимание на Салернский залив, место вполне подходящее для высадки десанта, и решил, что в этом районе необходимо устроить базу наших катеров. Она была организована в Амальфи, между Салернским и Неаполитанским заливами. Отсюда наши штурмовые катера имели возможность атаковать десантные суда противника. Командиром базы, на которую прибыли катера и личный состав из подразделений, ранее находившихся в Тунисе и на Сицилии, а также свежие пополнения из Специи, был назначен старший лейтенант Лонгобарди.

Командование 10-й флотилии продолжало свою интенсивную деятельность, имеющую целью нанести врагу максимальный урон.

Два торпедных катера, каждый водоизмещением 100 т, построенные на верфях в Монфальконе и предназначенные для флотилии, вскоре должны были вступить в строй. Они имели необходимые приспособления для транспортировки штурмовых средств и предназначались для действия против портов восточной части Средиземного моря, недосягаемых для наших «носителей», базирующихся в Специи, так как Мессинский пролив находился под контролем противника.

Для использования этих торпедных катеров в Венеции под командованием капитана 3-го ранга Баффиго была организована база 10-й флотилии; туда уже была доставлена материальная часть и прибыл личный состав. Начата была подготовка первой операции.

Группы наших боевых пловцов, закончив курс обучения,

находились в пути, направляясь в нейтральные порты; некоторые из них уже прибыли на место назначения и готовили с соответствующими мерами предосторожности нападения на суда противника.

После целого года испытаний, проведенных на озере Изео лейтенантом Массано, сверхмалая подводная лодка типа СА была доведена до необходимой степени совершенства и приспособлена для выполнения новых задач. Одновременно с этим в Бордо, где командиром базы наших подводных лодок стал капитан 1-го ранга Энцо Гросси, были практически реализованы возможности (испытанные еще в свое время мною) использования океанской подводной лодки для доставки сверхмалых лодок к базам противника. Подготавливались две операции с использованием этих штурмовых средств: в одном случае, поднявшись по Гудзону, подводные лодки типа СА должны были атаковать корабли в Нью-йоркском порту. При этом психологическое воздействие такой атаки на американцев, которые еще не испытали нападения на свою территорию, по нашим расчетам, должно было намного превзойти нанесенный противнику материальный ущерб (насколько мне известно, это был единственный практически осуществимый план проведения военных действий на территории США). В другом случае предусматривалось нападение на важную военно-морскую базу англичан Фритаун (Сьерра-Леоне), где дислоцировалась их Южно-Атлантическая эскадра. Несомненные трудности этих операций, связанные с большими переходами, в значительной степени компенсировались внезапностью нападения; появление штурмовых средств итальянского военно-морского флота, радиус действия которых до сих пор ограничивался Средиземным морем, в столь отдаленных районах явился бы, конечно, неожиданным, и можно было предполагать, что необходимых мер защиты против таких атак не существует.

Подготовка нью-йоркской операции уже значительно продвинулась вперед, она была назначена на декабрь.

Одновременно готовился новый поход в Гибралтар. Три подводные лодки: «Мурена», «Спариде» и «Гронго» — водоизмещением примерно по 1 тыс. т, имевшие каждая по 4 цилиндра для транспортировки штурмовых средств, были переданы в распоряжение 10-й флотилии MAC. Оборудование подводной лодки «Мурена» было полностью завершено. Готова была новая управляемая торпеда SSB, по своим тактико-техническим данным превосходящая предшествующие модели. Чтобы дезориентировать охрану базы противника, был разработан план, коренным образом изменяющий порядок осуществления атаки. Все наши прежние атаки проводились по ночам, причем

выбирались безлунные ночи, чтобы можно было действовать под покровом темноты.

На сей раз «Мурена» должна была выпустить в Гибралтарском проливе, у испанских берегов, четыре взрывающихся катера типа MTR. Держась поблизости у нейтральных берегов, катерам следовало пройти по рейду Альхесираса, проникнуть в северную часть Гибралтарской бухты и там укрыться в камышах, растущих в устьях рек. В 11 час, дня катера должны были выйти из укрытий и атаковать суда противника, стоящие на рейде.

По опыту предыдущих атак мы знали, что во время тревоги на рейде заграждения у северных ворот порта раздвигаются, чтобы пропустить сторожевые катера, миноносцы и буксирные спасательные суда для оказания помощи поврежденным кораблям. Наша управляемая торпеда нового типа, отправившись с «Ольтерры» в 8 час, утра и пройдя под водой весь рейд (6 миль — 3 часа), оказалась бы у входа в порт как раз в тот момент, когда заграждения будут раздвинуты. Она должна в полдень проникнуть в порт и, воспользовавшись суматохой, вызванной событиями на рейде, атаковать самый большой военный корабль, находящийся в порту. Подготовка этой операции уже далеко продвинулась вперед: лейтенант Скардамалья, командир группы катеров MTR, уже имел на руках билет на самолет, который должен был доставить его в Испанию, чтобы с «Ольтерры» изучить обстановку, а старший лейтенант Якобаччи и водолаз Форни уже несколько месяцев тренировались, совершая на управляемой торпеде длительные подводные переходы, подобные тому, который им пришлось бы сделать в Гибралтаре.

Операция намечалась на 2 октября. Вечером 8 сентября в штабе флотилии я включил радиоприемник, чтобы послушать военную сводку; сообщение о заключении перемирия как гром с ясного неба обрушилось на наши планы, на нашу работу, на наши надежды.

Вот так я, командир 10-й флотилии MAC, руководивший действиями ее личного состава, хранитель секретов, касающихся новых видов оружия, несущий ответственность перед королем и перед народом за порученное мне дело и за жизнь подчиненных мне людей, услышал по радио (я случайно мог и не включить приемник) сообщение о том, что страна, за которую мы сражались, вступила в состояние перемирия.

Никто из моих многочисленных начальников не счел нужным хотя бы в секретном порядке заранее предупредить меня об этом. Мне это кажется странным.

Приложение

СПИСОК

кораблей противника, потопленных или поврежденных 10-й флотилией МАС за время с декабря 1941 по 8 сентября 1943 года

Название кораблей или тип судна/ Водоизмещение, /т / Место или район и даты

1. Линейный корабль Александрия, «Куин Элизабет» 32 000 декабрь 1941
2. Линейный корабль Александрия, «Вэлиент» 32 000 декабрь 1941
3. Крейсер «Йорк» 10 000 Суда, март 1941
4. Эскадренный миноносец типа «Джервис» 1 690 Эль Деба, август 1942
5, 6, 7. Три торговых корабля 32 000 (общее) Суда, март 1941
8. Танкер 10 000 Александрия, декабрь 1941
9. Танкер «Денби Дейл» 15 893 Гибралтар, сентябрь 1941
10. Теплоход «Дарнхэм» 10 900 Гибралтар, сентябрь 1941
11. Танкер «Фиона Шелл» 2 444 Гибралтар, сентябрь 1941
12. Теплоход 13 000 Черное море, июль 1942
13. Пароход «Мета» 1 578 Гибралтар, июль 1942
14. Пароход «Шума» 1 494 Гибралтар, июль 1942
15. Пароход «Эмпайр Снайп» 2 497 Гибралтар, июль 1942
16. Пароход «Барон Дуглас» 3 899 Гибралтар, июль 1942
17. Пароход «Рэйвенс Пойнт» 1 887 Гибралтар, сентябрь 1942
18. Пароход «Ойшен Ванквишер» 7 147 Алжир, декабрь 1942
19. Пароход «Берта» 1 493 Алжир, декабрь 1942
20. Пароход «Эмпайр Центавр» 7 041 Алжир, декабрь 1942
21. Пароход «Арматан» 4 567 Алжир, декабрь 1942
22. Пароход № 59 (американский) 7 500 Алжир, декабрь 1942
23. Пароход «Пат Харрисон» 7 000 Гибралтар, май 1943
24. Пароход «Махсуд» 7 500 Гибралтар, май 1943
25. Пароход «Камерата» 4 875 Гибралтар, май 1943
26. Пароход «Орион» 7 000 Александрита, июль 1943
27. Пароход «Кайтуна» 10 000 Мерсини, июль 1943
28. Теплоход Александрита, «Фернплант» 7 000 август 1943
29. Пароход «Харрисон Грэй Отис» 7 000 Гибралтар, август 1943

30. Танкер «Торшовди» 10 000 Гибралтар, август 1943

31. Пароход «Стэнридж» 6 000 Гибралтар, август 1943

Всего 4 военных корабля общим водоизмещением 75 690 т и 27 торговых судов общим водоизмещением 189 662 т.

Итого: 265 352 т.

notes

Примечания

1

Toschi E., In fuga oltre l'Himalaya, Ed. Europee, Milano.

2

R. Paolucci di V., Il mio piccolo mondo perduto, Ed. fuori commercio.

3

R. Paolucci di V., Il mio piccolo mondo perduto, Ed. fuori commercio.

Toschi E., In fuga oltre l'Himalaya, Ed. Europee, Milano.

5

МАС — мотоскафо антисоммерджибиле — противолодочный моторный торпедный катер. — *Прим. перев.*

6

Условные названия разновидностей подрывных зарядов. — *Прим. ред.*

7

Измененный туристский моторный катер. — *Прим. перев.*

8

Туристский уменьшенный моторный катер. — *Прим. перев.*

9

В одной беседе, имевшей место в 1942 году в Палаццо Киджи (министерство иностранных дел), Галеапцо Чиано сказал мне: «Когда дуче решил вступить в войну, он спросил Бадальо: «Какие у вас планы относительно Мальты?» «Никаких», — ответил тот». (Чиано был министром иностранных дел, Бадольо — начальником генерального штаба армии. — *Прим. перев.*).

10

Военно-морская база на Сицилии. — *Прим. перев.*

11

Фрэнк Голдсуорси, *Санди экспресс, 25 декабря 1949*

12

Донесение де ла Пенне.

13

Донесение Тезеи.

14

Доклад Биринделли.

15

Из донесения Луиджи Фаджони, написанного по возвращении из плена. Посредством семейной переписки командование 10-й флотилии поддерживало связь со своими военнослужащими, находящимися в плену.

16

Из донесения Анджело Кабрини по возвращении из плена.

17

Из донесения Каталано.

18

Из донесения Каталано.

19

Итальянская авиационная компания транспортных самолетов.

20

Из дневника Моккагатта.

21

Из донесения Коста, написанного после возвращения из плена.

22

Марк Антонио Брагадин. «Что сделал флат?» Изд-во Гарнианти.

23

Дейли мейл, 4 октября 1941 года

24

Из рапорта Амедео Веско.

25

Из рапорта Дечио Каталано

26

Фон Тизенхаузен считал, что он потопил крейсер, о чем и докладывал в своем рапорте.

27

Из моего рапорта об операции.

28

Из докладной записки Луиджи де ла Пенне, написанной им по возвращении из плена.

29

Из докладной записки капитана военно-морской инженерной службы Антонио Марчелья.

30

Из докладной записки капитана службы морского вооружения Винченцо Мартеллотта.

31

Из докладной записки адмирала Вейхольда, немецкого офицера связи при морском Генеральном штабе Италии, представленной англо-американцам после войны.

32

Из рапорта командира лодки Арилло.

33

Эта и все последующие фразы данной главы, взятые в кавычки, заимствованы из дневника командира колонны Ленци.

Verboten (нем.) — запрещено.

35

Каша из кукурузной муки (мамалыга).

36

Из докладной записки капитана 3-го ранга Макса Кандиани.

37

Из дневника Визинтини.

38

Английский офицер, который во время войны возглавлял службу подводного надзора в Гибралтаре. Его жизнь полна загадок и неясностей; по одной из версий, он был похищен советскими службами и работал на СССР сначала на Дальнем Востоке, а потом в ГДР.

39

Голдсуорси (Санди, экспресс, 1949, 25 дек).

40

Выдержки из рапорта старшего лейтенанта Арена, написанного им по возвращении из плена.

41

Из донесения Редджоли и Памолли.

42

Выдержки из рапорта лейтенанта Морелло, написанного им по возвращении из плена.

43

4 торпедных катера и 6 катеров МТМ, 5 автомашин с прицепом, трактор с прицепом, грузовичок, 2 автоцистерны.

Этот случай не правдоподобен и вызывает большое сомнение.

45

Из докладной записки Роккарди.

46

Из докладной записки Ферраро.